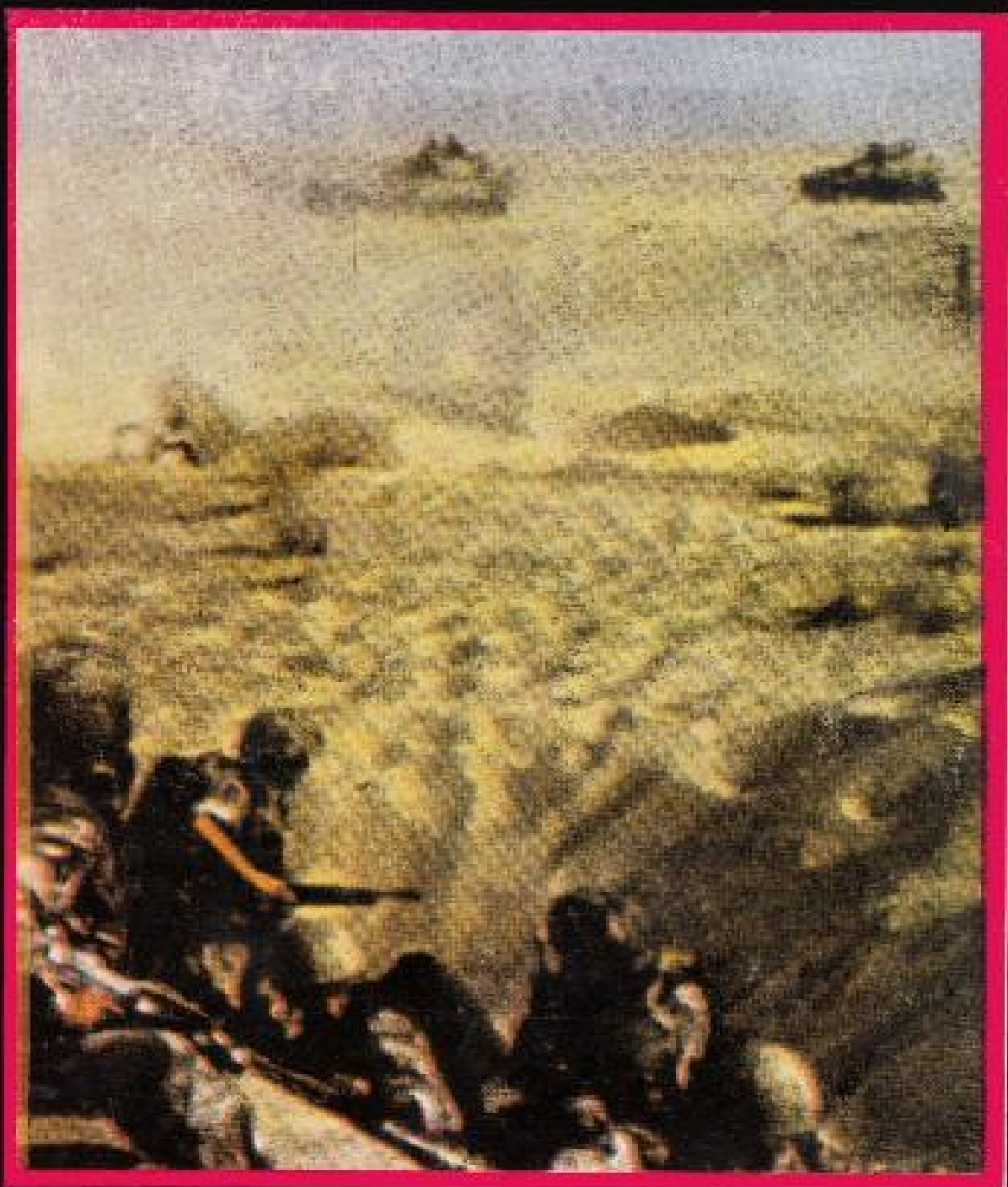


GEORGES BLOND



**BEST
SELLERS**

DEBARCAREA

GEORGES BLOND

DEBARCAREA

6 IUNIE 1944

Editura GECOM 1992

Georges Blond LE DÉBARQUEMENT

PROLOG

OAMENII CU CHIPURI NEGRE

În ziua de 6 iunie 1944, la cîteva minute după ora unu din noapte, stăpînul cafenelei așezate la capătul podului care la Bénouville trece peste canalul Caen fu trezit brusc din somn de nevasta-sa care îl zgîlția, șoptindu-i:

— Scoală-te. Du-te și te uită pe fereastră!

Stătea în picioare, lîngă pat, în capot. Nu aprinsese lumina. Raza lunii se prefira printre obloane, pe la îmbinări. Bărbatul nu se dezmeticise încă.

— Ce este, ce s-a-ntîmplat?

— Ascultă... S-ar zice că trosnesc niște lemne.

Cafegiul se numea Gondrée. La vremea aceea soții dormeau în odăi separate, anume pentru ca cele două încăperi de la catul întii să fie ocupate. De aceea nemții nu le rechiziționaseră nimic.

Gondrée se ridică din pat, își trase pe el un pantalon și se duse la fereastră. Împinse încet obloanele. Totul părea calm. În lumina lunii se puteau vedea copacii, canalul, podul metalic. Iar la capătul podului, santinela germană – încremenită, ușor aplecată spre înainte. În clipa aceea i se păru și lui Gondrée că aude trosnete; era ca și cum se strivea ceva. Santinela își ținea arma sub braț, privind spre locul de unde venea zgomotul. Gondrée simți umărul femeii lîngă al său. Se întoarse către ea și îi spuse dintr-o răsuflare:

— Ce-ar fi să-l întrebi pe soldat ce-nseamnă asta?

Alsaciană de origine, doamna Gondrée vorbea curent germana. Se aplecă puțin înafară și, cu glas scăzut, se adresă santinelei: Neamțul făcu stînga împrejur; chipul său încordat se ivi în lumina lunii. Gondrée îi înțelese răspunsul.

— Parașutiști.

— Or să-i prindă, murmură femeia lui Gondrée.

Amîndoi gîndeau că era vorba de aviatori aliați, coborîți cu parașuta dintr-un avion lovit. N-ar fi fost prima oară...

Dar iată că, în aceeași clipă, traiectoriile colorate ale unor trasoare spintecară noaptea. Se auziră împușcături.

— La pivniță! hotărî Gondrée.

Nevasta se duse să-i aducă și pe cei doi copii care dormeau în camera ei. În timp ce mica familie trecea prin sala de la parter a cafenelei, cineva bătea foarte tare în ușă. De pe trotuar se auzeau glasurile repezite ale unor nemți. Familia Gondrée se vîrî iute în pivniță. Afară, împușcăturile continuau. Altceva nu le mai rămînea de făcut decît să aștepte, neclintiți, acolo, în beznă. Fără îndoială că lumea din sat se refugiase și ea, toată, prin pivnițe.

Minutele se scurgeau. Minute ori poate sferturi de oră. În anumite situații măsurarea timpului devine greoaie. Mintea se împiclește sau o apucă razna, clădind ipoteze într-o viteză nebunească. Gondrée auzi deodată glasul nevestei:

— Pare-mi-se că de la o vreme au tăcut. Mi-e teamă să nu le fie frig ăstora mici. N-ar strica să vezi puțin ce se mai întîmplă pe-afară.

— Bine, mă duc.

Și o luă pe scara pivniței, traversă sala mare, ajunse la etajul întîi... Afară, liniște. Cafegiul umbla prin casa cufundată în beznă asemenea unei fantome, ferindu-se să facă vreun zgomot. Cînd intră în odaia lui, se îndreptă spre fereastră, tîrîndu-se pe genunchi și în coate. Aceeași liniște. Atunci Gondrée se ridică în picioare. Obloanele rămăseseră întredeschise.

Doi soldați cu căști pe cap se găseau chiar în fața cafenelei, lîngă pompa de benzină. Între ei, un cadavru întins

pe caldarîm.

Gondrée își adună tot curajul.

— Ia spuneți-mi, ce se întîmplă?

Soldații se întoarseră. Gondrée înțelese că i se răspundea imediat. I se păru că unul i-a zis „Armata aerului”, în franceză, iar celălalt „English flieger” sau cam așa ceva. Dar Gondrée nu prea auzea bine, se simțea tulburat, inima îi bătea nebunește. Oamenii aceia purtau pe față o mască neagră.

Gondrée plecă de lângă fereastră. Oare ce să însemne toate astea? Clipe lungi se înșirară una după alta. Oricum, nu putea sta așa, nemișcat, în mijlocul încăperii, cu inima bătînd, în timp ce nevasta și copiii așteptau în pivniță.

Cafegiul se îndreptă, tot tiptil, spre cealaltă încăpere, a cărei fereastră dădea spre malul rîului. Împinse obloanele și privi afară. Obloanele scîrțîiseră ușor. Jos, tot doi soldați. Stăteau întorși spre Gondrée, cu automatele ațintite în direcția lui. Rachete de semnalizare coborau încet prin văzduh; se vedea ca ziua, la amiază. Soldații aceștia purtau și ei măști negre.

— Dumneata, civil? întrebă cu glas tare unul dintre ei.

— Da, da! răspunse Gondrée.

Omul repetă:

— Dumneata, civil?

Gondrée răspunse iarăși „da, da”, pe un ton ce se voia convingător, încuviințînd și din cap. Soldatul vorbea cu accent străin – cu accent de englez, s-ar fi zis. Cîndva, Gondrée lucrase ca funcționar la o bancă britanică, la Paris; ar fi putut îngăima cîteva cuvinte în limba aceasta. Dar nu cuteza. Să fi fost oamenii aceia englezi cu adevărat? De ce aveau măști negre?

Gondrée respiră ușurat cînd îi văzu coborînd armele. Cel care vorbise își duse un deget la buze. Gondrée mai dădu o dată din cap, afirmativ. Apoi se duse în pivniță.

— Ei? făcu femeia.

Îi istorisi totul. Nici ea nu înțelegea. De obicei, aviatorii de pe avioanele aliate doborâte încercau să fugă ori să se ascundă. Și nu purtau măști negre...

După un răstimp cu neputință de măsurat, se auzi în grădină zgomot de pași. Ca un du-te-vino.

— Auzi-i, *vin!* zise femeia cafegiului. Or să-i facă prizonieri.

Amîndoi ascultau cu încordare. Copiii tăceau, strîns lipiți de mama lor.

— Parcă s-ar săpa în grădină, mai spuse ea după un timp. Ce să-nsemne asta?

Era însă de mirare că nu se auzeau împușcături. Gondrée se cățără pe o stivă de lemne, ca să poată privi printr-un geamlîc. Simți în obraz o boare de aer proaspăt. Revărsatul zorilor albea cerul. Gondrée deslușea acum siluetele care se mișcau prin grădină. Oamenii aceia umblau liniștiți înapoi și încolo. Nu se auzeau obișnuitele ordine rostite cu glas gutural. Cafegiul se dădu jos de pe stivă.

— Nu răcnesc ca de obicei, îi spuse el femeii.

Lumina pătrundea tot mai clară prin geamlîc.

— Încearcă de te urcă și tu, își îndemnă el nevasta.

Ascultă și vezi dacă înțelegi ce vorbesc ăștia. Stai să te ajut.

Văzu capul nevestei lipindu-se de geamlîc. După cîteva clipe, femeia se întoarse spre el:

— Vorbesc, dar nu pricep nimic.

Femeia coborî; el se urcă însă din nou pe stiva de lemne. Soldații se vedeau tot mai bine, dar nu li se putea distinge culoarea uniformelor. Erau vreo zece la număr cei care umblau prin grădină. Deodată, Gondrée își simți iarăși inima

bătîndu-i foarte tare. Auzise limpede: *All right* ¹.

Ușa de la parter fu zguduită de lovituri puternice.

— Mă duc eu, zise cafegiul.

Cînd deschise, doi soldați cu chipuri negre îi stăteau în față. Dar înțelese atunci că nu purtau mască și că nici de

rasă neagră nu erau. Fața le era mânjită cu funingine sau cu vopsea.

— Aveți cumva nemți în casă? întrebă unul.

— Nu, răspunse Gondrée. Puteți intra și căuta peste tot.

Și intrară în sala cea mare a cafenelei. Gondrée le arătă scara ce ducea spre pivniță, ușa dinspre ea, deschisă. Oamenii păreau să șovăie. Atunci o luă el înainte, iar soldații îl urmară, cu pistoalele-mitralieră în mâini. Gondrée aprinse lumina, arătând spre nevastă și spre cei doi copilași. Unul dintre soldați spuse celuilalt:

— *It's all right, chum!* **2**

Gondrée înțelese că erau într-adevăr englezi și că un eveniment nemaipomenit se declanșase. Atunci – a povestit el – s-a simțit emoționat peste măsură și a început să plîngă. Femeia și copiii i-au îmbrățișat pe soldați. Și, pe loc, fețele lor s-au mânjit de vopsea neagră. Asta i-a făcut pe toți să rîdă.

Soldații aceștia englezi făceau parte din Divizia a 6-a aeropurtată britanică, sosită prin parașutări și aterizări de planoare, pentru a ocupa înainte de debarcare, podurile de peste Orne și de peste canalul Caen. Erau antemergătorii, dacă se poate spune astfel, uriașei mase de oameni și de material concentrată în Marea Britanie spre a lua cu asalt continentul european și, mai înainte de toate, Zidul

3
Atlanticului .

Înainte de a-i vedea luptîndu-se, pe ei și pe cei care le vor urma, cred că trebuie să începem prin a arunca o privire în urmă, spre a asista la constituirea armadei. Cred aceasta și, mai mult, sînt chiar sigur, căci pregătirea invaziei a însemnat o întreprindere fără asemănare. Pînă în prezent, nicicînd în istorie oamenii nu au cheltuit atîția bani, atîta activitate și ingeniozitate pentru ceea ce militarii numesc o operație (mișcarea voluntară a unei forțe beligerante).

În documentele de stat major invadarea continentului a fost desemnată prin cuvîntul-cod „Overlord”; partea maritimă a acestei operații a fost denumită „Neptun”. Totalitatea ordinelor privind executarea operației „Neptun” alcătuiește un volum de format mare, gros de șapte centimetri și jumătate. Cît privește dosarul de pregătire și executare a operației, „Overlord”, el nu are limită – pentru a fi complet, ar trebui să cuprindă activitatea, aproape totală, a Imperiului britanic și a cel puțin jumătate din activitatea generală a Statelor Unite pe timp de un an.

Prima problemă în povestirea ce are drept obiectiv central debarcarea din Normandia ar consta în prezentarea faptelor într-un chip istoric acceptabil. Prezenta carte cuprinde descrierea aspectelor celor mai izbitoare, mai caracteristice, mai importante privind pregătirea invaziei, a asaltării continentului și a bătăliilor care i-au urmat, pînă la străpungerea care a deschis armatelor aliate drum spre Germania.

Dar, înainte de a ne ocupa de stupul, de uzina aceasta aflată sub presiune, din ce în ce mai vibrantă – așa cum va deveni, sub ochii noștri, Marea Britanie – poate că n-ar strica să aruncăm o privire puțin mai în urmă. Doar cîteva minute. Epoca în care primii elaboratori ai planului de invazie erau socotiți drept un mic grup de vizionari (ei înșiși, nu mai credeau, uneori, în propriul lor proiect) nu-i lipsită de pitoresc. După aceea, discuțiile au devenit mai puțin gratuite. În jurul meselor din cadrul conferințelor interaliatelor și a comitetelor de stat major s-au așezat importante căpetenii politice, precum și generalii care comandau marile escadre. A-i asculta pe oamenii aceștia o clipă ar însemna să dobîndim o și mai bună înțelegere a unor episoade privind invazia, precum și – mai ales – a unui anumit lucru: pentru ce debarcarea a avut loc aici și nu în altă parte, detaliu de reală importanță pentru Franța, de o și mai netă importanță, astăzi, pentru întreaga lume și, în orice caz, pentru Europa.

Nerăbdătorii pot sări, firește, peste capitolul următor sau îl pot survola asemenea planoarelor, astfel încât să aterizeze în plină invazie.

I

OAMENII DIN JURUL MESELOR

Mai mulți istorici britanici ne încredințează că primul proiect de debarcare militară pe țărmurile Europei a luat naștere în țara lor în momente de adâncă întunecare, după retragerea de la Dunkerque. Este posibil. Este posibil și chiar firesc ca printre englezii care asistau la impresionantul spectacol al propriilor trupe retrăgându-se din Europa să fi fost și unii care să fi gândit că, de nu se putea ajunge, prin resemnare, la tratative cu Hitler, soldații englezi aveau să treacă într-o bună zi marea în sens invers.

Și este toarte adevărat că, la 14 iulie 1940, Winston Churchill a anunțat într-un discurs că Marea Britanie avea să reia ofensiva în 1942. Dar la vremea aceea declarația nu era decît un act de credință patriotică, o afirmație menită să susțină moralul britanicilor. Nici un plan ofensiv veritabil nu putea fi luat în considerare, nici chiar unul pe termen lung.

Materialul de război al Marii Britanii zăcea răsîndit pe margini de șosele, în Belgia și în nordul Franței. În insulă nu existau decît trei divizii ale armatei de uscat, una singură integral echipată. Primul ministru, cerînd englezilor să reziste (în așteptarea ofensivei) conchidea: „Londra va fi apărată casă cu casă”. Mai tîrziu (la 23 aprilie, într-o ședință secretă a Camerei Comunelor, raportul fiind publicat după aceea) avea

să mărturisească: „În 1940, o forță de invazie de aproximativ 150.000 oameni aleși ar fi putut pricinui pierderi mortale în inima Angliei”.

Insula în care se găseau câțiva partizani ai unei viitoare invazii a aliaților în Europa, era ea însăși amenințată de o invazie nazistă apropiată. Planul german *See Löwe* (Leul de mare) prevedea un asalt inițial declanșat de douăzeci și șase de divizii germane. Diviziile acestea existau nu doar pe hîrtie, ci în realitate; ele staționau de-a lungul țărmurilor Europei, de la portul Le Havre pînă în Olanda. Sub îndrumarea tehnicienilor, soldații și marinarii germani construiau șalande de transport și ambarcațiuni de debarcare în estuarele fluviului Rin, precum și în cele ale râurilor Meuse și Escaut. În Insulele Frisice aveau loc exerciții și se țineau cursuri cu ofițerii care urmau să atace plajele engleze.

Înaltele autorități britanice cunoșteau – nu în detaliu, dar cu certitudine – existența acestei amenințări. Plajele din sudul și din sud-estul Angliei fură garnisite cu sîrmă ghimpată, cu obstacole metalice așezate în grabă pe nisip și de-a lungul promenadelor balneare începură să crească mici piramide din beton. Peluzele terenurilor de curse fură presărate cu mașini vechi; terenurile acestea ar fi putut servi drept piste de aterizare pentru trupele aeropurtate inamice. Gentlemenii respectabili, printre care numeroși combatanți din celălalt război mondial, se angajară în Milițiile Teritoriale (*Home Guard*) și începură instrucția individuală, mai totdeauna fără armă, purtînd doar o brasardă în loc de uniformă. Alții, mai tineri decît ei, îi priveau și nu se sfiau să frecventeze, flegmatici, terenul de tenis, ori să se ducă la cinematograful: primejdia nu era la fel de clară pentru toți. Pe ușile garajelor, afișe mici, roșii: „Consemne pentru cazuri de invazie” îi invitau pe proprietarii de automobile să scoată, permanent, pe proprie răspundere, cîte o piesă importantă din mașina lor, astfel încît să nu poată fi folosită de parașutiști.

În principiu, tentativa de invadare a Angliei fusese fixată pentru 21 februarie. Debarcarea trebuia să aibă loc între Dover și Portsmouth. Dar iată că la 21 septembrie nu avu loc nici o mișcare. Iar la 12 octombrie 1940, Marele Cartier General al lui Hitler emitea următorul ordin: „Führer-ul a hotărât ca începînd de astăzi și pînă la primăvară pregătirile făcute în vederea unei debarcări în Anglia să nu mai fie menținute decît ca o amenințare politică și militară. Dacă la primăvară sau la începutul verii va redeveni actuală intenția de a invada Anglia, vom ordona la timp măsurile necesare...”

În fapt, Hitler renunța. Renunța la operația „Leul Mării”,

deoarece consilierii săi îi explicaseră că atît Royal Navy ⁴ cît

⁵ și Royal Air Force ar opune o rezistență formidabilă și deoarece serviciile de informare germane supraestimau forțele militare existente în insulă. Von Rundstedt, care ar fi trebuit să comande armata de invazie, nu manifesta nici un entuziasm. „La vremea aceea Anglia era un sfinx”, a spus el.

În Franța au circulat mult timp zvonuri potrivit cărora ar fi existat o încercare de invazie, dar că ea ar fi dat greș, în sensul că englezii vărsaseră benzină aprinsă de-a lungul țărmurilor lor, că spitalele germane erau pline de soldați cu arsuri etc... Totul nu era decît legendă. S-ar putea ca niște soldați germani, cîtiva doar, să fi căpătat în mod incidental arsuri în timpul exercițiilor de debarcare care au avut loc aici-colo pe țărmurile franceze, belgiene și olandeze; poate că la baza acestei legende au stat chiar istorisirile lor, prost înțelese ori deformate. În orice caz, tentativa de debarcare în Anglia nu a avut niciodată loc.

Nici un proiect de invazie a Europei nu a existat, în 1940, la americani, nici cel puțin în principiu. Statele Unite nu erau în război cu Axa, dar un plan ar fi putut exista în cine știe ce dulap de fier al vreunui stat major. Statele majore superioare își petrec timpul de pace elaborînd proiecte pentru eventuale

războaie. „Armata americană”, a scris generalul Eisenhower, „își concentra pe-atunci atenția asupra lustruirii armelor, asupra parăzilor și trecerilor în revistă; căci poporul american, în groaza sa față de război, refuza să-și dea un potențial militar rezonabil”.

În iunie 1940, armata Statelor Unite număra 375.000 oameni. Recrutarea a început, cu încetul, abia la sfârșitul lui Octombrie. Un general care comanda o divizie a armatei Statelor Unite, ofițer prețuit, cu îndelungată carieră, a pus ră mâșag, în ziua în care Franța a cerut armistițiu, că Anglia nu va rezista mai mult de șase săptămîni; și s-a ținut de prinsoare, ca și cum ar fi fost vorba de vremea bună ori rea din ziua următoare.

În toamna anului 1940 a fost creat la Londra un „Comandament al operațiilor combinate”, sub conducerea amiralului flotei, sir Roger Keyes. Comandamentul acesta trebuia să selecționeze oameni cutezători și înzestrați cu însușiri fizice excepționale, să-i instruiască, să-i supună unor

antrenamente și să-i constituie în comando-uri ⁶ destinate operațiilor amfibii.

Înainte de război existase în Anglia un organism similar: „Comitetul tehnic consultativ interarme”. Era alcătuit din trei ofițeri: un infanterist, un marinar și un aviator. Între alte categorii de lucrări, pionierii aceștia puseseră la punct un proiect de șalandă de debarcare, din care primul exemplar a fost lansat pe *Clyde*, în septembrie 1939. Miile de L.C.A.

⁷ (*landing craft, assault*), utilizate în Normandia și aiurea în 1944, nu se deosebeau pare-se deloc de prototipul acesta.

Comandamentul operațiilor combinate avea să lucreze cu mijloace oarecum mai puțin slabe. Pe măsură ce selecționa și instruia personalul comando-urilor, el se străduia să construiască tot mai multe șalande de debarcare. La cererea sa, Amiralitatea a lansat un apel către industriași; și nu doar

directorilor de șantiere navale, ci și constructorilor, care pînă atunci făcuseră mașini de cusut, mobile, poduri, jucării, locomotive, aparate menajere. „De vreme ce puteți lucra în metal sau în lemn, luați inițiativa și produceți pentru noi. Vă vom constitui ca unitate – mare sau mică – inclusă în planul de producție și veți face o muncă vitală”.

La finele anului 1940 primele șalande de debarcare în stare să navigheze pe mare agitată au fost supuse probelor. Erau doar cîteva. Absolut nimeni – nici chiar membrii Comandamentului operațiilor combinate și nici domnul Churchill – nu știa nici unde, nici cînd vor ajunge să fie folosite. Armatele germane ocupau Norvegia, Danemarca, Olanda, Belgia, două treimi din Franța, Austria, Cehoslovacia, Polonia.

La 19 octombrie 1941, căpitanul de vas lord Louis Mountbatten a fost avansat contraamiral (*commodore* clasa

8

întîi) , succedînd amiralului flotei, sir Roger Keyes, în calitate de comandant al operațiilor combinate. Evenimentul trecu oarecum neobservat: războiul de apărare continua, iar Comandamentul operațiilor combinate nu interesa pe nimeni aproape.

Peste cîteva săptămîni, lord Louis Mountbatten a fost avansat viceamiral și numit în același timp general-locotenent onorific în Armata de uscat și mareșal al aerului în Royal Air Force. De data aceasta generalii ridicară din sprîncene. În principiu, nimic nu putea surprinde cînd era vorba de lord Louis Mountbatten. (Vom avea prilejul să revenim asupra acestei personalități neobișnuite). Pînă una alta înălțarea în grad, triplă și simultană, era fără precedent în istoria britanică.

Domnul Winston Churchill luase această inițiativă. Dorea ca noul șef al operațiilor combinate să poată face parte din Comitetul șefilor de stat major, prezidat de primul ministru și însărcinat cu înalta conducere a războiului.

Primul gest al șefilor de stat major față de noul lor coleg a fost acela de a-i încredința oficial o misiune care, firește, nu l-a surprins: „Să examineze posibilitățile și să proiecteze în linii mari un plan de atacare a Europei prin Canalul Mîneicii. Mareșalul Aerului, sir Sholto Douglas, și generalul sir Bernard Paget vor fi adjuncții șefului operațiilor combinate, pentru a-l ajuta în lucrarea aceasta”.

Așadar, pare exact faptul că, istoricește, primul plan de atacare a continentului prin Marea Mîneicii a luat într-adevăr naștere în Anglia și nu în Statele Unite, înainte ca șefii militari americani să fi decis că aceasta era calea cea mai bună dintre toate.

Mai târziu s-a răspîndit printre oameni convingerea că înaltul comandament britanic s-ar fi arătat ostil, în ansamblu, ideii debarcării pe țărmurile occidentale ale Franței, în timp ce americanii au apărut cu strășnicie ideea aceasta, pînă la realizarea ei. Este o convingere care corespunde într-o anumită măsură realității. La un moment dat, domnul Winston Churchill și alte căpetenii britanice aveau să facă totul pentru ca atacul principal împotriva Axei să fie declanșat din altă parte, de pildă din Balcani. Din rațiuni politice, se urmărea introducerea armatelor aliate în Europa centrală, pentru a menține Armata Roșie în afara Austriei, a României și chiar a Ungariei, dacă ar fi fost cu putință. Dar, la sfîrșitul anului 1941, Uniunea Sovietică nu era încă o aliată cu mare pondere. Șaizeci de divizii germane se îndreptau spre Moscova, vîrful lor fiind pe cale să atingă capitala. În august 1941, Churchill, întîlnindu-l pe președintele Roosevelt în Argentină, în cețurile ce învăluiau Terra Nova, pentru a elabora cu el Carta Atlanticului, declarase că, după părerea sa, sovieticii nu aveau să reziste în fața ofensivei germane. Proiectul potrivit căruia atacul ar fi trebuit să pornească dinspre Marea Mîneicii apărea ca cel mai firesc în vederile înaltului comandament britanic. Consecințele îndepărtate ale acestei alegeri erau cu atît mai puțin de temut cu cît însăși realizarea ei se menținea

îndepărtată și chiar problematică. În fapt, important pentru Marea Britanie era să reziste, să câștige timp.

Totuși, cei trei oameni însărcinați să elaboreze primul plan s-au apucat de treabă.

Pentru o traversare maritimă, unei divizii blindate îi sînt necesare patruzeci și cinci de cargouri de transport, fără a mai pune la socoteală navele de escortă. Trupele de asalt trebuie să fie susținute de focul navelor de război, numeroase și puternice, precum și de aviație. O invazie nu înseamnă doar a pune, pur și simplu, piciorul pe țărmul ocupat de vrăjmaș; forțele ajunse pe uscat trebuie să primească grabnic întăriri în oameni, material, muniții și aprovizionări, pînă ce armata se dovedește destul de puternică nu numai pentru a nu se teme de un contraatac în stare să o arunce înapoi pe mare, ci pentru a-i impune inamicului o înfrîngere decisivă și a obține încetarea ostilităților. Dacă programul acesta nu era îndeplinit, nu putea fi vorba de invazie, ci doar de un raid, mai mult sau mai puțin important. Dar chiar și numai menținerea unei singure divizii în fața inamicului cere aproximativ 600 tone de aprovizionare pe zi. Iată ce a declarat lord Louis Mountbatten după cea dintîi analiză a acestui proiect:

— Este limpede că atacul trebuie să pornească *în* strâmtoarea Calais. Am putea regreta că este tocmai locul unde țărmurile ocupate de inamic sînt cel mai bine apărate, dar calculele ne dovedesc că nu avem de ales: trebuie să folosim cât mai puține nave și să traversăm marea pe traseul cel mai scurt. Chiar și luînd hotărîrea aceasta, pași prea mari tot nu am făcut: oricum, nu vom avea destule nave.

Tristă certitudine, rezultată și din calcule. Cînd erau examinate tonajul existent, necesitățile strategice și posibilitățile industriale ale țării, nu apărea că Marea Britanie ar putea dispune, într-un viitor previzibil, de cantitatea suplimentară de nave necesare executării unei invazii în Europa. Dacă ar fi fost vorba de un raid sau de menținerea pentru cîtva timp a unui cap de pod, poate că ar fi fost

destule; dar nu și pentru o adevărată invazie. Chiar și ținându-se seama de ceea ce ar fi putut veni din Statele Unite, în virtutea legii de împrumut și închiriere. Din acest punct de vedere, domnul Winston Churchill obținuse la Argentinia maximum din ceea ce s-ar fi putut spera pentru moment.

Chestiunea aceasta, a tonajului, era un zid. Cei trei șefi însărcinați cu întocmirea planului întorceau problema pe toate fețele, examinau toate căile posibile și toate inovațiile tactice sau științifice menite a înlătura odată și odată obstacolul acesta al tonajului. Zadarnic. Nu găseau, în zid, nici o fisură. Câtă vreme Statele Unite aveau să se mențină între pace și război, planul nu putea rămîne decît un proiect în stadiu pur, în marginea realității.

În dimineața zilei de 7 decembrie 1941, avioanele japoneze care își luaseră zborul de pe portavioane au distrus cu bombe și torpile flota cuirasată americană din Pacific, ancorată în portul Pearl Harbor.

La o săptămînă după aceea, Congresul S.U.A. vota un program privind efective, armament și construcții navale și aeronautice practic nelimitate. Cifrele autorizate arătau în așa fel încît luni multe și chiar ani ar îi trebuit să se scurgă – asta se vedea clar – înainte ca masa aceasta de regimente, avioane și nave să existe altfel decît pe hîrtie. Dar „se dăduse plecarea”, industria americană urma să se orienteze din plin spre producția de război. Militarii știau că nimic nu mai avea să le fie refuzat de-acîi înainte.

La 12 decembrie sună telefonul care lega direct *War Department*-ul din Washington de statul major al Armatei a III-a, aflată la San Antonio, în Texas. A răspuns chiar șeful de stat major. Șeful marelui stat major îi ceru să urce imediat

9

într-un avion și să vină grabnic la *War Department*, de care urma să depindă de-acum înainte.

Șeful marelui stat major era generalul Marshall. De cum avu în fața sa pe ofițerul chemat, îi expuse timp de douăzeci

de minute situația din Pacific. Apoi îl întrebă:

— Ce linie de acțiune generală ar trebui să adoptăm?

În aceeași zi în care flota cuirasată fusese scoasă din luptă la Pearl Harbor, o insulă din sud-vestul Pacificului, insula Guam, avansată poziție americană în acel punct, fusese ocupată de japonezi. La 10 decembrie, primele trupe japoneze debarcaseră la Luçon, în Filipine. Garnizoanele americane de la Corregidor și din forturile învecinate nu erau nici destul de numeroase, nici suficient aprovizionate pentru a putea rezista unui atac important. În multe alte puncte ale Pacificului fuseseră semnalate nave de război și transportoare; căile de comunicație cu Australia se aflau în primejdia de a fi tăiate.

— Dați-mi câteva ore de gândire, a cerut șeful de stat major al Armatei a III-a.

— Foarte bine.

Șeful de stat major al Armatei a III-a era un vlăjgan blond, cu un început de chelie, bărbat în puterea vârstei, cu expresie deschisă, chiar juvenilă, cu privire inteligentă, cu ochii depărtați unul de celălalt. Militarul acesta era încă atât de puțin cunoscut de public, încât în urmă cu două luni, fiind fotografiat la încheierea unor manevre, alături de alți ofițeri, se văzuse desemnat – în ziarul care publicase fotografia – sub numele de locotenent-colonelul D.D. Ersenbeing. Numele său exact era Dwight David Eisenhower.

Nu era de mirare că noul general nu era cunoscut de public. Americanii nu se interesează de generali în timp de pace, doar dacă și-ar fi făcut, poate, vreo faimă în sport sau în politică. Reputația sportivă a lui Dwight D. Eisenhower, strălucit câștigător al câtorva meciuri de box în Kansas, în tinerețe, nu trecuse de limitele acestui stat. Cunoscut ar mai fi putut să fie și ca vechi, strălucit combatant în primul război mondial. Dar nu era cazul, deși în 1941 avea cincizeci și unu de ani.

Căpitan în 1917, Dwight D. Eisenhower nu făcuse parte din corpul expediționar american în Europa. Rămăsese în Statele Unite, unde primise medalia *Distinguished Service*

Medal, „pentru remarcabila capacitate administrativă dovedită în organizarea și instruirea unităților speciale de tancuri destinate operațiilor de peste mare”. Întreaga carieră a lui Dwight D. Eisenhower fusese, pînă în 1941, o carieră de instructor, de organizator specialist în tancuri și de ofițer de stat major. În 1935 fusese trimis în Filipine, în calitate de consilier militar al guvernului acelei țări. În cursul șederii sale acolo, deoarece era nevoit să se deplaseze des cu avionul, își luase, la patruzeci și opt de ani, brevetul de pilot.

Pe livretul său militar puteai citi că se născuse la 14 octombrie 1890, la Tyler, în Texas, ca cel de al treilea fiu din șase. Familia sa venise din Germania în secolul XVIII. Trăise un veac în Elveția, înainte ca un Eisenhower să se hotărască a se îmbarca dimpreună cu ai săi, pentru a pleca în America, în 1730. Tatăl lui Dwight David, un mare cucernic, fusese fermier, inginer și fabricant de înghețată înainte de a deveni funcționar al întreprinderii United Telephone Company.

Încă din copilărie, Dwight D. Eisenhower mai purta în familie un nume, Ike, a cărui origine și semnificație nu le cunoștea de fel. Intrase în școala militară de la West Point, de unde ieșise ofițer brevetat în 1915. Urcase firesc toate treptele, colecționînd totodată diplomele unor înalte școli militare: brevetat al Școlii de tancuri, al Școlii de comandament și stat major, al Colegiului de război, absolvent al Colegiului industrial al armatei. Camarazii săi îl socoteau drept foarte capabil; șefii săi, un remarcabil instructor și organizator.

Vitejeasca faptă militară care îl scosese în lumină la finele anului 1941, și care poate că îl decisese pe generalul Marshall să-l cheme la el (Eisenhower mai lucrase la Marele stat major înainte de 1935), spre a-i fi colaborator apropiat și consilier, constase în a da o mamă de bătaie armatei „roșii” comandate de generalul locotenent Ben Lear. Generalul Kreuger, comandantul armatei „albastre” declarase că, în cea mai mare parte, succesul acesta îl datora șefului său de stat major.

Ike mai era vestit în armată pentru neîntrecuta sa măiestrie la bridge și la poker. Jocul său, cu desăvârșire științific, memoria sa fără greș, facultatea extraordinară de a-și reprezenta pe loc toate combinațiile făceau din el un adversar de temut. Deși nu juca decît cu camarazi, pentru sume cu totul și cu totul cuminți, ca între ofițeri care nu dispun decît de soldă, cîștigurile sale la poker se ridicaseră într-un anume an la 3.000 de dolari.

La 24 decembrie 1941, Winston Churchill sosi la Washington, însoțit de șefii de stat major britanici. Gazetarii au notat că strîngea tare între dinți țigara sa de foi, dar că o luminiță îi juca în priviri. În sfîrșit, Statele Unite se aflau în război!

Situația aliaților nu era totuși îmbucurătoare. Hong Kong-ul capitulase de curînd. Trupele japoneze debarcaseră în Borneo; înaintînd prin junglă, de-a lungul peninsulei Malacca, amenințau să atace Singapore, zăvor al Orientului, Gibraltarul asiatic! În Europa, armatele germane fuseseră stăvilite în fața Moscovei, dar persista ideea că în primăvara următoare aveau să continue invadarea Uniunii Sovietice.

La începutul conferinței de la Washington (denumită „Conferința Arcadia”) s-a văzut clar că americanii nu aveau o părere unitară în privința bazelor strategiei ce urma să fie aplicată. Iată ce spunea amiralul King, care exprima atunci nu numai punctul de vedere al marinarilor, ci și al multor comandanți ai armatei:

— Mai întîi trebuie să zăgăzuim invazia japoneză, să luptăm pentru a recuceri pozițiile pierdute și să ne intensificăm eforturile, astfel încît să terminăm cu Japonia. Va dura probabil, foarte mult, dar nu vom putea întreprinde nimic în Europa înainte de a fi atins primul obiectiv.

— Va trebui să interveniți în Europa înainte, a răspuns pe loc Churchill. Neapărat, altfel vom pierde războiul. Înțelegeți că din cei doi dușmani ai noștri, Axa și Japonia, doar Axa poate fi combătută simultan de către Marea Britanie, Rusia și Statele Unite. Dacă hotărîți să terminați întîi cu Japonia, va

trebui după aceea să atacați „fortăreața Europa”, alături de niște aliați sleiți de puteri. Temeți-vă chiar ca nu cumva Uniunea Sovietică să încheie o pace separată, de nu va fi ajutată direct. Iar lupta împotriva Japoniei nu-i va fi un ajutor. Un al doilea front în Europa ar însemna însă pentru ea un ajutor real.

Din fericire pentru Winston Churchill, generalul Marshall nu împărtășea vederile amiralului King. El sprijini opinia Premierului britanic, astfel că, la întrunirea de deschidere, el prezentă un memorandum în care declara: „Sîntem de părere că, în pofida intrării în război a Japoniei, Germania rămîne principalul adversar. Înfrîngerea ei va aduce victoria. De îndată ce înfrîngerea aceasta se va fi săvîrșit, cea a Japoniei și a Italiei vor urma în mod automat.”

Roosevelt fu de acord cu șeful Marelui stat major. Făcu lucrul acesta neșovăielnic, întrucît îl detesta personal pe Hitler, detesta nazismul; îl stăpînea totuși, o anume îngrijorare: opinia publică a țării sale era, în clipa aceea, îndreptată împotriva Japoniei mai mult decît împotriva Germaniei. „Trădătorul” atac de la Pearl Harbor stîrnise în cel mai înalt grad mînia poporului american și trezise o unanimă dorință de răzbunare împotriva „mizerabililor Japs”. Setea unanimă de răzbunare nu era aceeași și în privința Germaniei, unde văzuseră lumina zilei străbunicii unui anumit număr de excelenți cetățeni americani, mai cu seamă că germanii nu atacaseră direct Statele Unite. Roosevelt ar fi vrut să mai dispună de puțin timp pentru a orienta sentimentul național american, dar necesitatea de a lua o decizie strategică nu-i dădea răgaz. Se hotărî totuși, în mod explicit, în favoarea tezei finale a lui Marshall și Churchill. Rezoluția finală a conferinței a fost că primul obiectiv al aliaților – cînd vor fi în măsură să treacă la ofensivă – va fi acela de „a ataca cu forță și direct inamicul european”. S-a botărît de asemenea ca toate resursele militare și economice ale celor două țări să fie folosite în comun, exploatate de către

un organism mixt: Consiliul interaliat al șefilor de state majore.

Șefii americani însărcinați cu elaborarea planului care avea să transforme aceste hotărâri de ansamblu în decizii precise în privința atacării „inamicului european” se loveau – e lesne de înțeles – de aceeași problemă în care se împotmoliseră și colegii lor britanici: problema tonajului. Războiul în Pacific cerea o imensă cantitate de oameni și material, și trebuia constituită o masă de nave de rezervă anume pentru invazia în Europa. Dar uriașa putere a mașinii industriale americane dădea altă față problemei. Oricât de mari ar fi fost cerințele, se putea spera în venirea unor timpuri în care producția să fie superioară nevoilor.

În 1941, George C. Marshall, șeful Marelui stat major al S.U.A din 1939, avea șaiszeci și unu de ani. Americanii îi cunoșteau numele, ziarele vorbeau despre el, ca să-l atace sau să-l apere: de doi ani însuflețea cu vigoare campania în favoarea creditelor militare și a pregătirilor de război.

Colonel în 1917, ofițer de stat major, făcuse parte din primul convoi de trupe americane trimis în Franța. Luptase în Picardia și în sectorul Meuse-Argonne ca șef al Biroului de operații al Armatei I. Spirit organizator ca și Eisenhower, dar cu altă înfățișare fizică: înalt, subțire, puțin adus de spate, dominându-și marea sensibilitate cu o nedrămuită energie. Deși provenit dintr-o familie înstărită (tatăl, om de afaceri în cărbuni, cocs), urcase încet treptele ierarhiei pentru că nu trecuse prin West Point, ci prin Institutul Militar din Virginia. Cu toate acestea, de un incredibil atașament față de armată: în 1918 refuzase o situație avantajoasă în industrie, ca să rămână ofițer.

Imediat după încheierea Conferinței de la Washington, George C. Marshall reorganiză *War Department*-ul. Creă un Birou de operații al marelui stat major, numind șef al acestuia pe generalul de brigadă Eisenhower, înălțat la gradul de general de divizie.

Eisenhower convocă îndată pe șeful inginerilor din *War Department*:

— Îmi veți instala îndată câteva microfoane în biroul acesta. Doresc ca toate cuvintele rostite aici în timpul conferințelor să fie înregistrate. În felul acesta participanții nu vor pierde timpul cu luarea de notițe și nimic nu va putea fi uitat.

Spusele înregistrate erau transcrise și clasate în dosare de către secretare, care împărțeau apoi exemplare-copie generalului și colegilor săi.

Biroul de operații al marelui stat major era un fel de post de comandă personal al generalului Marshall. Acolo erau adunate toate informațiile menite a-i furniza elemente privitoare la deciziile strategice, iar Biroul urmărea executarea acestor decizii. Biroul se ocupa, firește, de războiul defensiv din Pacific, sarcină militară primordială, dar a mai fost însărcinat și cu elaborarea planului de atacare a Axei în Europa. Ofițeri din *War Department*, deci din afara Biroului, participau și ei la aceste conferințe ce se țineau sub conducerea lui Eisenhower.

În cursul primelor ședințe consacrate planului invaziei, mai mulți militari americani au început prin a preconiza următoarea soluție: să nu se atace cu forțe terestre; să fie realizată o concentrare maximă de aviație în Insulele Britanice și să fie strivite sub bombe Germania și teritoriile ocupate, pînă ce Hitler va ceda. Ideea „a fost examinată în cele mai mici amănunte”, dar pînă la urmă îndepărtată. Populația din teritoriile ocupate scăpase de un iad.

A mai fost examinată și ideea de a trimite trupe americane în Uniunea Sovietică, pentru a ataca Germania pe la est. A fost însă imediat înlăturată, din pricina unor inconveniente limpezi: transporturile de trupe și nenumăratele cargouri nu ar fi putut lua decît calea Oceanului Atlantic înțesat de ghețuri și deja cunoscută ca o *via dolorosa* din cauza neîncetatelor atacuri ale avioanelor germane cu baza în Norvegia, sau a celei din Golful Persic, pe la Capul Bunei

Speranțe: 14.500 mile marine, șaptezeci și trei de zile de navigație. Cele două căi, folosite de mai multe luni pentru a ajuta Uniunea Sovietică cu material de război și alimente, își aveau capătul în porturi neîncăpătoare, blocate cronic.

— Oare nu am putea trimite armate în Orientul Mijlociu pentru a ataca Axa prin Balcani? sugerară alți strategii.

Un asemenea proiect ar fi fost realizabil, dacă Marea Mediterană ar fi fost liberă. Dar era închisă în mijloc. Convoaiele britanice nu ajungeau la Malta decât cu prețul unor pierderi uriașe. Sugestia a fost înlăturată.

Un ofițer superior a propus atunci debarcarea... în Liberia; Corpul expediționar avea să-și croiască apoi drum spre Europa, prin Guinea, Senegal, deșerturile Mauritaniei, prin cele ale lui Rio del Oro și prin Maroc. Întrucât propunerea fusese ascultată într-o tăcere consternată, autorul ei nu a mai stăruit.

În schimb, a fost primită cu interes ideea, emisă de mai mulți participanți, de a ocupa coloniile franceze din Africa de Nord pentru a face din ele o bază de plecare în vederea atacării continentului prin sud. Dezbaterea a fost deschisă; s-a trecut la amănunte. După o studiere destul de aprofundată, proiectul acesta – care, se știe, trebuia să fie adoptat și pus în aplicare în noiembrie 1942 – a fost atunci dat deoparte pentru trei motive principale: din cauza dificultăților politice pe care le ridica (guvernul francez de la Vichy, recunoscut de Statele Unite, era guvernul unui stat neutru); bazele din Africa de nord au fost socotite mult prea îndepărtate de centrul Germaniei; în sfârșit, și mai ales, simpla examinare a hărții demonstra că soluția cea mai lesnicioasă consta în a transforma Regatul-Unit (Marea Britanie și Irlanda de nord) într-o platformă de pornire și de a ataca continentul direct, prin Marea Mîneei.

Ruta maritimă Statele Unite-Marea Britanie era cea mai scurtă dintre cele răspunzând diferitelor proiecte; asta însemna economie de nave. Oricare ar fi fost locul hotărît pentru debarcare, drumul respectiv trebuia apărut pînă la

sfârșitul războiului dacă nu se voia moartea fizică a aliatului britanic: reducându-și nevoile la necesarul minim, Marea Britanie importa anual 25 milioane tone de provizii variate (în loc de 50 milioane ca în timp de pace). Așadar, de ce să mai fie create și alte drumuri pentru necesitățile invaziei. Soluția asaltării directe spre țărmurile franceze de la Marea Mînecii sfîrși deci prin a avea întîietatea – nu fără a mai fi întîlnit, totuși, serioase opoziții.

— Un asemenea asalt echivalează cu o sinucidere colectivă, spuneau unii. „Zidul Atlanticului” este nemaipomenit de betonat, înarmat cu tunuri grele, apărat de cuiburi de submarine instalate de-a lungul coastei. Germanii pot aduce în Franța mii de avioane. Trupele noastre nici nu vor putea debarca. Ar fi o nebunie să se treacă la o astfel de acțiune înainte de prăbușirea moralului german.

— Nu ar fi o nebunie, răspundeau susținătorii proiectului, dacă vom stabili planul pe ipoteza că vom avea la momentul oportun, o strivitoare superioritate aeriană. Vom mătura de pe firmament aviația germană, vom izola regiunile atacate, bombardînd toate căile de comunicație și vom pisa țărmul înainte de atac.

Susținătorii proiectului nu erau, la început, nici foarte numeroși, nici foarte siguri pe ei: avioanele necesare ducerii la îndeplinire a planului lor nu existau. Dar se putea spera că vor fi construite în timp util.

Planul elaborat de Biroul de operații al Marelui stat major a fost supus generalului Marshall. După ce a ascultat fără să întrerupă, generalul a spus la sfîrșit:

— Bun. Aprob.

Apoi, planul a fost prezentat președintelui Roosevelt, care l-a aprobat la 1 aprilie 1942. La 7 aprilie, generalul Marshall a luat avionul spre a se duce la Londra, în tovărășia lui Harry Hopkins, cel mai apropiat colaborator al lui Franklin Roosevelt. În urma unei conferințe ținute în ziua de 14, la Londra, înaltul comandament militar britanic s-a declarat – prin Winston Churchill – de acord cu ideea ca atacul prin

Marea Mîneei să constituie primul efort ofensiv al Aliaților. Nu este nevoie să insistăm aci asupra detaliilor discuțiilor care au dus la încuviințarea aceasta, mai ales că cei care au participat la obținerea ei s-au arătat, de altfel, discreți. Ceea ce domnul Churchill dorea înainte de toate era să vadă că Statele Unite își îndreaptă spre Marea Britanie masele de avioane, de material de război și de soldați pe care mobilizarea americană avea să le creeze.

Între timp, studierea proiectului britanic de a ataca prin pasul Calais fusese continuată la Londra. La începutul lui mai 1942, planul elaborat de Comandamentul operațiilor combinate a fost supus unui „Comitet centralizator al realizării planurilor”, prezidat de către amiralul Sir Bertram Ramsay, fostul comandant al Marinei la Dover, organizatorul evacuării de la Dunkerque. Comitetul acesta se lovi de același zid de care se loviseră primii elaboratori, adică de obstacolul tonajului. El prezintă Comitetului șefilor de stat major un raport potrivit căruia planul, nu era realizabil „cu resursele de care dispunem sau am putea dispune”.

Ne-am putea întreba de ce își continuaseră britanicii studierea proiectului lor original de vreme ce obstacolul tonajului avea să fie rezolvat datorită participării Statelor Unite, participare acum cîștigată. Nimeni nu s-a exprimat clar în privința aceasta. Poate că Winston Churchill dorea, încă de pe atunci, să evidențieze dificultățile unui atac prin Marea Mîneei în speranța că strategii americani vor sfîrși prin a se ralia ideii care i se părea cea mai bună: atacarea dinspre Balcani. Poate că înaltul comandament britanic voise doar să încheie un lucru început pe temeiul unor baze provizorii, din care avea să se rețină mai târziu ceea ce rămînea interesant.

Dar un englez, cel puțin, gîndea că planul invaziei prin Marea Mîneei nu putea fi îngropat:

La începutul lunii aprilie a anului 1942, lordul Louis Mountbatten asista la o demonstrație de aruncătoare de flăcări. După terminarea exercițiului, ministrul însărcinat cu subsecretariatul secret la Petrol, s-a apropiat de amiral și l-a

întrebat dacă departamentul său putea fi util la pregătirea invaziei.

— Da, a răspuns Mountbatten. Puteți instala o conductă prin Marea Mîneei?

Și inginerii au început pe dată să studieze chestiunea.

II

PRIMA INVAZIE

10

Prima invazie a fost cea a Regatului Unit , efectuată de trupele americane.

Divizia 34 infanterie, apoi Divizia 1 blindată au debarcat mai întâi în Irlanda de nord. Au urmat mici detașamente de aviație. Cadența sosirilor își grăbi curînd ritmul: un număr tot mai mare de americani erau mobilizați și instruiți, uzinele americane fabricau zilnic tot mai mult material de război, șantierul naval lansau din ce în ce mai multe nave. Marea Britanie și Irlanda de Nord trebuiau să fie, în final, „invadate” de aproape două milioane de americani.

Trupele debarcate au fost încartiruite peste tot: în părțile neocupate din spitale, în institute universitare și școli, în teatre și cinematografe care își pierduseră destinația inițială, în vestiarele terenurilor de sport și ale hipodroamelor, în camere de-ale locuitorilor. Dar mai ales în tabere imense și numeroase, alcătuite din barăci sau corturi.

După patruzeci și opt de ore de la sosirea sa pe pămîntul britanic, fiecare soldat era adus în fața ofițerilor americani specialiști care le comunicau un catehism rudimentar

conținând următoarele patru puncte: 1) păstrarea secretului militar, discreție; 2) instrucțiuni privitoare la permisiile, învoiri; 3) relații cu britanici; 4) problema oamenilor de culoare.

Nimeni nu avea voie să facă nici măcar un pas în afara taberei de tranzit, înainte de a se fi supus acestei inițieri.

În timpul conferinței „Relații cu britanicii”, ofițerii inițiatori se străduiau să-i facă pe soldații americani să înțeleagă că nu veneau într-o țară cu statut de protectorat și că nu trebuiau nici „să se considere niște cruciați privilegiați veniți acolo ca să ajute Marea Britanie să iasă din groapa în care căzuse”, că niște obiceiuri diferite nu însemnau neapărat și întârziere ori inferioritate în privința civilizației. „Soldații britanici sunt mai puțin bine plătiți decât voi, dar nu pentru că ar fi luptători mai slabi. Nu trebuie să pierdeți din vedere că Regatul-Unit este o țară nu prea întinsă, suprapopulată chiar și în timpuri normale, a cărei populație a suportat singură, vreme îndelungată, întreaga povară a războiului. Oamenii aceștia au fost bombardati și îndură lipsuri. Fiecare metru pătrat ocupat de armata americană le sporește lipsa de confort.” Pe scurt, orice soldat sau gradat american era dator să se poarte ca un gentleman, să dovedească modestie, înțelegere, altruism și chiar uitare de sine.

„Anglia și Statele Unite sînt două națiuni înrudite, despărțite de o limbă comună”, zice un proverb ușor ironic. Americanii și britanicii nu puteau oferi, în împrejurările date, spectacolul unei fraternități idilice neîntrerupte și neabătute. Totuși, în ansamblu, relațiile s-au dovedit bune.

Catehismul de inițiere cuprindea și o conferință privind chestiunea oamenilor de culoare, întrucît din acest punct de vedere existaseră, la început, unele dificultăți. „În afară de orașele mari și de cîțiva din clasele avute, populația britanică nu are acel sentiment rasial atît de puternic înrădăcinat în Statele Unite”, a scris Eisenhower. Primii soldați americani care au văzut englezoaice acceptînd să danseze sau să meargă la cinema cu negri (americani) nu-și credeau ochilor; iar unii dintre ei au încercat să se opună acestei discriminări,

pentru ei scandaloașă. S-au ivit incidente. Protestatarii au fost și mai surprinși văzînd că ziarele britanice care comentau incidentele respective se rînduiau de partea negrilor. A trebuit să li se spună că ceea ce reprezintă o realitate la New York poate fi eroare la Londra și că trebuiau să-și treacă în amănunt sentimentul rasial, cel puțin pe timpul șederii lor în Anglia.

Numit comandant al forțelor americane în Europa, Eisenhower își luă în primire postul la Londra la 25 iunie 1942. Cartierul său general era desemnat sub un nume curios alcătuit din inițiale: ETOUSA (*European Theater of*

11

Operations, United States Army). ETOUSA se ocupa de instalarea și instruirea trupelor americane din Marea Britanie, de bombardamentele din Europa în cooperare cu R.A.F. și de pregătirea invaziei.

Prima unitate de aviație americană trimisă în Regatul-Unit a fost Armata 8-a Aeriană. Nu s-a prezentat întreagă, ci în grupuri mici, pe măsură ce se construiau avioane și se instruiau piloți. Pe caietul de materiale al unității citim la data de 4 iulie 1942: „Avioane sosite: 1 B17 E. Totalul sosirilor din ziua aceasta: 1“.

Totuși, în aceeași seară, șase avioane americane Boston se alăturau altor șase aparate ale R.A.F., pentru a merge să bombardeze un aerodrom în Olanda. Două din cele americane au fost doborîte, restul s-au întors cu bombe sau le-au dat drumul la întîmplare. Următorul raid (17 august), executat ziua, doar de americani, a fost mai puțin dezamăgitor: atacatorii s-au întors cu toții, după ce au lovit obiectivul (gara triaj de la Rouen).

Cele dintîi divergențe dintre britanici și americani s-au iscat din cauza metodelor de bombardare. Primii bombardau noaptea, potrivit tacticii raidurilor „pe zonă” (area bombing), denumită și „tactică de saturație”, care consta în a lansa într-un minim de timp maximum de bombe pe o suprafață

determinată. Americanii erau partizani ai bombardamentului de zi care îngăduia, susțineau ei, o mai mare precizie. În timp de pace, unele dintre echipajele lor atinseseră un înalt grad de virtuozitate în bombardamentul la punct fix („Pin Point”). În război, precizia deveni foarte discutabilă din cauza antiaerienei și a intervenției avioanelor de vânătoare germane. S-a calculat că, în medie, 82% dintre bombeles lansate „corect” asupra unui obiectiv cădeau pe o rază de 500 de metri. Restul, adică 18%, se dispersau într-un cerc cu rază de 500 pînă la 1.000 metri.

Atît englezii cît și americanii își apărau cu cerbicie punctul de vedere. Întru sfîrșit s-au convins că metodele lor se completau și că R.A.F.-ul va urma să continue să bombardeze noaptea, iar forțele aeriene americane ziua.

Conferințele privind planul de invazie reuneau pe de o parte pe generalul Eisenhower și mai mulți ofițeri din statul său major, iar pe de alta pe Churchill, pe amiralul Ramsay, pe generalul Paget, pe mareșalul-șef al aerului Douglas și pe alți generali. La prima din aceste întruniri Eisenhower a declarat că, după părerea sa, prima măsură ce trebuia luată era numirea unui comandant suprem aliat, însărcinat cu conducerea pregătirilor pentru invazie și apoi să comande operația.

— Pe cine ați numi comandant suprem al forțelor aliate? l-a întrebat cineva.

În vremea aceea toată lumea credea că invazia putea fi declanșată în 1943 și că participarea britanică avea să fie cea mai importantă.

— Oricine tot e mai bine decît nimeni, a răspuns Eisenhower. Dar mi se pare că amiralul Mountbatten ar putea fi omul care ne trebuie. Am auzit că este energic, inteligent, curajos.

O tăcere însoțită de uluire îi primi gîndul rostit.

— Generale, s-ar putea să nu-l fi întîlnit niciodată pe lordul Louis Mountbatten, spuse în sfîrșit generalul Broke,

șeful statului major imperial. Se află chiar în fața dumneavoastră.

„Nu-l recunoscusem când am intrat în sala de ședințe, a mărturisit Eisenhower. Spusele mele au iscat un moment de stînjeneală”. Să existe un general, fie și american, care să se găsească de patru secunde și mai bine în fața lordului Louis Mountbatten fără să-l fi recunoscut, iată un lucru care le lua englezilor piuitul.

Viața acestui erou britanic este un super-scenariu de cinematograf. Ar trebui chiar suprimate unele episoade și introduse cine știe ce banalități, ici, colo, pentru a face filmul verosimil.

Lordul Louis Mountbatten s-a născut prinț – Louis François Albert Victor Nicolas de Battenberg. Tatăl său, Louis de Battenberg, austriac, văr al răposatului rege George al V-lea al Angliei, a devenit cetățean britanic prin naturalizare. În 1917 și-a părăsit titlurile sale de obîrșie și a luat numele de Mountbatten, tălmăcire engleză a numelui Battenberg. Regele l-a făcut atunci *pair*, numindu-l primul marchiz de Milford Heaven.

Mama șefului operațiilor combinate era prințesa Victoria, fiica cea mai mare a lui Ludovic al IV-lea, mare duce de Hesse și al prințesei Alice, fiică a reginei Victoria a Angliei și soră a ultimei împărătese a Rusiei.

Tînărul prinț, născut la Windsor în 1900, a primit cea mai aleasă educație britanică și a intrat în chipul cel mai firesc în marina regală britanică (Royal Navy). A servit îmbarcat, tînăr aspirant de marină, cu un obraz de fată mare, în timpul primului război mondial.

În perioada dintre cele două războaie mondiale, avea să devină un astru deosebit de strălucitor pe firmamentul monden. În 1920, însoțește într-o călătorie în jurul lumii pe unul dintre verii săi de viță regească, pe Edward, prințul de Wales, căruia i-a și fost aghiotant naval. În 1922 se căsătorește cu încîntătoarea și foarte bogata Edwina Cynthia Annette Ashley, fiica lordului Mount Temple. Căsătorie

senzațională. Sînt prezenți membrii familiei regale, tînărul lord are drept martor pe prințul de Wales. Reportaje și fotografii apar în toată presa, toate inimile femeilor din insula britanică bat mai tare în fața imaginii tînărului cuplu: Annette, o frumusețe cu rochie de zîină; el, un ofițer de marină, brunet, înalt, cu față albă, cu aer bărbătesc și totodată surîzător, cu ochi scînteietori. Lună de miere în Statele Unite.

Ceea ce pare vrednic a fi subliniat este faptul că viața aceasta desfășurată pe catifea nu-l împiedică pe tînărul ofițer de marină să-și mențină interesul față de meserie. Urmează cursuri speciale, obține brevete, servește îmbarcat pe mai multe nave în Mediterana. A dobîndit, probabil, cîteva permisi, de vreme ce gazetele semnalează cînd și cînd prezența lordului Mountbatten și a soției sale la cîte o întrunire mondenă, la Londra sau Paris. La Londra, tinerii căsătoriți locuiesc într-un apartament cu multe încăperi, ale cărei ferestre dau spre Hyde Park; chiria, 3.200 lire pe an.

Și iată-l pe lordul Louis Mountbatten din nou aghiotant naval al vărului său, devenit Edward VIII. Dar regele Edward VIII abdică. Dramă națională. Oare cariera lui Mountbatten va avea de suferit? Nicidecum. Este avansat căpitan de vas și numit aghiotant personal al noului rege George VI.

Războiul. Mountbatten reia serviciul îmbarcat, în calitate de comandant al unui distrugător. Al distrugătorului *Kelly*. Nava aceasta mică va deveni celebră. În 1939, în Marea Nordului, se lovește de o mină și explodează. Mountbatten îi readuce în port rămășița; *Kelly* este reparat și ia calea Mediteranei. La 9 mai 1940, în largul insulei Creta, este lovit de o bombă. Din nou Mountbatten se reîntoarce în port cu distrugătorul său transformat în strecurătoare.

— S-ar putea să dureze cam mult reparația, a spus amiralul. Pînă atunci ia-l pe *Javelin*.

La 29 noiembrie 1940, în largul portului Brest, *Javelin*, angajat într-o luptă cu mai multe distrugătoare germane, este

ciuruit de trei torpile. Oare se va scufunda? Nu. Mountbatten îl readuce în port, la fel de impresionant la vedere ca și *Kelly*.

— Tocmai bine. *Kelly* e pus la punct, l-a anunțat amiralul. Ia-l.

La 24 mai 1941, la un an și două săptămîni după precedentul său naufragiu, iată-l din nou pe *Kelly* în apele Cretei, în plină bătălie. Avioane Stukas se abat iarăși asupra lui și, de data aceasta, *Kelly* se scufundă în mare.

Comandantul și aproape tot echipajul sînt salvați de un alt distrugător britanic.

La 19 august 1941, soții Mountbatten sosesc în Statele Unite. Cu avionul. Lady Mountbatten și-a întovărășit soțul în calitate de reprezentantă a Crucii Roșii Britanice. El vine să preia comanda portavionului *Illustrious*, aflat în reparație într-un arsenal american. Dar la cîteva zile după aceea primește o telegramă: „Lasă-l pe *Illustrious*, întoarce-te la Londra. Cabinetul de război te-a ales pentru o treabă specială și importantă.” Era vorba de conducerea Operațiilor combinate. Urmarea o cunoaștem.

Acesta era omul pe care Eisenhower nu-l recunoscuse cînd intrase în sala de conferințe. Din fericire, vorbise despre el în termeni elogioși, iar propunerea lui de a-l numi comandantul invaziei era și mai măgulitoare. Astfel că stînjeneala britanicilor se spulberă iute; Eisenhower cîștigă simpatia lui.

Totuși nu lordul Louis Mountbatten avea să comande invazia: el a fost numit comandantul suprem aliat al teatrului de operații din sud-estul asiatic.

Discuțiile au continuat la Londra; curînd apăru evident un lucru: a continua să crezi posibilă invazia pentru primăvara lui 1943 era iluzoriu. Aflați într-o neplăcută postură față de Rommel, în Libia, siliți să păzească India și Orientul Mijlociu, britanicii nu puteau angaja la data prevăzută decît cincisprezece divizii. În pofida efortului de război american, n-ar fi fost oameni destui, nici avioane, nici material. „Am început să înțelegem, a scris Eisenhower, că o invazie la scară

mare a continentului nu ar putea avea loc înainte de primăvara lui 1944“.

Dar iată că generalissimul Stalin cerea cu insistență deschiderea celui de al doilea front. Gazetarii englezi și americani – cu deosebire cei americani – îi țineau isonul: „Da’ chiar așa, pe cînd al doilea front?” Pentru evidente rațiuni de securitate militară, elaboratorii planului nu puteau dezvălui gazetarilor și publicului situația. Nu puteau decît să se adreseze guvernelor lor și să spună: „Asta-i treaba.”

Din partea britanică, nici o dificultate: domnul Churchill asistase aproape la toate conferințele militare și nu vedea cu

12

ochi răi amînarea *Round Up*-ului . Dar opinia americană părea foarte iritată; iar președintele Roosevelt întreba: „Oare amînarea aceasta a *Round-Up*-ului nu înseamnă renunțare?”

Să trecem peste conferințele, discuțiile și întrevederile care au urmat. Pînă în cele din urmă, Franklin Roosevelt se convinse. Dar voia să se facă neapărat ceva. Toată lumea voia acest lucru, căci Stalin cerea din ce în ce mai tare cel de al doilea front.

Au fost examinate trei proiecte: întărirea (folosindu-se ruta pe la capul Bunei Speranțe) armatelor britanice din Orientul Mijlociu, spre a-l mătura pe Rommel; crearea unui cap de pod provizoriu pe coastele Cotentin-ului sau ale Bretaniei; invadarea Africii de nord franceze. S-au oprit cu toții la ultimul proiect. Hotărîrea a fost luată la 24 iulie 1942.

Statele majore au început deci să pună la punct denumita operație Torch. Americanii au arătat în mod expres că adoptarea ei nu însemna deloc abandonarea *Round Up*-ului. „Acțiunea în Africa era socotită drept operație de diversiune cerută de împrejurări, încercîndu-se totodată obținerea unor imense avantaje.”

La 19 august 1942 avu loc operația amfibie împotriva portului Dieppe. Raiduri de comando, care nu angajau decît patru oameni, fuseseră deja executate pe coastele Norvegiei și

în insulele Lofoten. Comandamentul britanic a denumit operația împotriva orașului Dieppe „o recunoaștere armată”. Nu era vorba, firește, de o încercare de invazie, nici măcar de o tentativă de a instala un cap de pod durabil: în cazul acesta trupe de întărire ar fi trebuit să se afle gata pregătite în Marea Britanie, inclusiv nave destinate a naviga dus-întors prin Canalul Mîneei, pentru a consolida poziția dobîndită; dar așa ceva nu exista. Militarii voiseră să facă o experiență, să ssondeze puțin faimosul Zid al Atlanticului.

Trupele debarcate (în majoritate canadiene) au suferit pierderi grele: din 5.000 de atacatori, 3.369 au fost uciși, răniți sau făcuți prizonieri. Organizatorii acțiunii de recunoaștere au reținut următoarele:

1. Un important convoi de nave a putut sta, pe vreme senină, o zi întreagă, în apropiere de țărmul inamic, pierzînd un singur distrugător.

2. Focul concentrat al navelor de luptă nu era deajuns pentru a reduce la tăcere apărarea germană de pe plaje, nici chiar în cele cîteva minute necesare trupelor pentru a străbate spațiul descoperit.

3. Zidul Atlanticului părea să fie deosebit de bine apărat în preajma porturilor.

Propaganda lui Goebbels a vorbit despre acest raid ca despre o tentativă de debarcare ratată. Documentele găsite de germani asupra ofițerilor uciși sau luați prizonieri dădeau totuși a înțelege că era vorba de cu totul altceva. Complezența versiune a lui Goebbels a fost acceptată la Cartierul general al lui Hitler, întrucît ea corespundea opiniei emise nu o dată de către fűhrer cum că aliații vor fi negreșit azvîrliți în mare. Militarii germani ai Frontului de vest, cei neorbiți de năravul lingușirii, gîndiră că anglo-saxonii, dacă vor încerca o invazie se vor preocupa, în primul rînd, să cucerească porturile, indispensabile debarcării oamenilor și materialului de război. Se cădea, așadar, să se treacă la întărirea sistemelor de apărare ale porturilor.

Eisenhower a părăsit Londra cu avionul, la 5 noiembrie 1942, pentru a se duce la Gibraltar, unde Cartierul său general se instalase provizoriu înlăuntrul celebrei stînci, în culoare subterane prost luminate și umede. Peste o săptămînă întâlnea la Alger pe comandanții forțelor terestre, navale și aeriene franceze, în frunte cu amiralul Darlan și semna cu acesta acordul definitiv care punea capăt ostilităților dintre francezi și corpul expediționar aliat.

La 13 ianuarie 1943, Președintele Roosevelt sosi cu avionul la Casablanca, pentru a se întreține cu Winston Churchill. Numeroși generali și amirali britanici și americani, precum și alte persoane oficiale au participat la întrunirile care au avut loc în zilele de 13 și 23 ianuarie, întruniri în cursul cărora s-a vorbit foarte mult despre proiectele de invazie a Europei. Ocupat cu conducerea campaniei din Tunisia, Eisenhower nu a venit la Casablanca decît pentru o zi. Se spera că va fi prezent și generalissimul Stalin, dar și el a lipsit, reținut de treburile de conducere a armatelor sale.

Mai mulți participanți au istorisit, în memorii sau articole, desfășurarea conferinței de la Casablanca. După ce ai citit cîteva dintre mărturiile acestea, ajungi la concluzia că, pentru a cunoaște exact realitatea, ar fi trebuit să ieși parte, fără excepție, la toate discuțiile. „Autorii de memorii, oricît de mari ar fi ei, emit fiecare adevărul lor”, a scris generalul de Gaulle.

Se pot obține, totuși, cîteva verificări ale mărturiilor. Pe de altă parte, unele pasaje din cărțile memorialiștilor răspîndesc un anume parfum de sinceritate: sînt, aproape totdeauna, pasajele în care descriu deschis și chiar în mod glorios eforturile făcute pentru a obține cine știe ce hotărîre, ale cărei rezultate aveau să apară catastrofale cîteva ani mai tîrziu.

Pare să fie sigur că la Casablanca, Churchill a preconizat, ca urmare a invaziei în Africa de nord, un atac prin Balcani care, dacă ar fi reușit, ar fi permis armatelor occidentale să-și extindă controlul asupra Europei, inclusiv spre est. Președintele Roosevelt, însă, nu dorea defel să-l

nemulțumească pe „Unchiul Joe“. Voia ca proiectul invaziei prin Marea Mîneei să fie aplicat cît mai repede și punea temei pe părerea șefilor militari americani care socoteau că proiectul acesta este cel mai simplu și cel mai eficace.

A fost adoptat un fel de compromis provizoriu. Imediat după eliberarea Africii de nord, trebuia să fie atacată Sicilia, spre a se ajunge la stăpînirea Mediteranei. Dar invazia prin Marea Mîneei avea să aibă loc în primăvara lui 1944, fără alte schimbări.

Churchill se declară de acord, tăinuind probabil ideea că invazia Siciliei, apoi cea a Italiei, care i-ar urma în chip firesc, ar putea face atît de evidentă și de îmbietoare ideea efectuării invaziei prin Balcani, încît poate că și americanii ar îmbrățișa-o.

Puținele rînduri de față nu dau decît o idee schematică și abstractă despre conferința de la Casablanca. În realitate, ea a fost o reprezentație internațională senzațională, cu Roosevelt drept mare vedetă. Cei care nu-l aprobau pe defunctul președinte (americani nu sînt cei mai puțin severi) scriu astăzi că el a condus războiul fără să prevadă ce va fi după război. Cele spuse de el, însă, la Casablanca dovedesc că, dimpotrivă, s-a gîndit mult la acest lucru. Ideea care îl urmărea cel mai mult era aceea că, atunci, ar trebui să fie trezite la realitate țările colonialiste.

— India trebuie să aibă dreptul la o formă de guvernămînt modernă, cu tot ce un asemenea lucru implică, adică reforme culturale și sanitare, spunea el fiului său Elliot.

Franța ar trebui să raporteze anual Organizației Națiunilor Unite datele referitoare la gestiunea fostelor sale colonii, trecute vremelnice sub tutela ei, indicînd scăderea analfabetismului și a mortalității, progresele făcute în lupta împotriva bolilor. Apoi, aceste foste colonii și-ar putea dobîndi independența politică.

— Să luăm în discuție Indochina, mai spunea Roosevelt, adresîndu-se fiului său. În prezent, colonia aceasta este sub stăpînire japoneză. Pentru ce Japonia a fost atît de sigură că

o va cuceri? Băştinaşii erau atît de oprimaţi, încît îşi spuneau: „Mai bine orice altceva decît traiul sub regim colonial francez!“

Adăuga că prevedea un nou război, dacă Naţiunile Unite ar permite „ca milioane de oameni să recadă în aceeaşi semi-sclavie colonială”.

L-a invitat pe sultanul Marocului să ia dejunul cu el şi i-a atras atenţia că financiarii francezi şi britanici nu se interesaseră pînă atunci de Maroc decît pentru a profita de bogăţiile ţării. Situaţia ar trebui să se schimbe după război. Sultanul ar putea obţine concursul firmelor comerciale americane care, cu ajutorul unor sume forfetare sau a unor procentaje, l-ar ajuta să realizeze un program de valorificare. Suveranul părea interesat. Prezent la dejunul acesta, Churchill încercase zadarnic să schimbe mersul discuţiei.

La o conferinţă de presă, preşedintele Statelor Unite i-a anunţat pe gazetari că aliaţii erau hotărîţi să continue războiul pînă la „capitularea fără condiţii” a Germaniei, Italiei şi Japoniei. Formula era folosită oficial pentru prima oară. Ea a făcut senzaţie şi avea să aibă urmări importante în desfăşurarea ulterioară a ostilităţilor. Roosevelt a afirmat mai tîrziu că o rostise spontan, într-o inspiraţie de moment, dar mai mulţi istorici, printre care Robert Sherwood, pe atunci colaborator apropiat al preşedintelui, au scris că în realitate declaraţia lui Roosevelt coincidea cu o intenţie îndelung gîndită. Proclamîndu-şi hotărîrea de a lupta pînă la knock-out-ul definitiv al inamicilor, aliaţii occidentali îl linişteau desigur pe Stalin şi gîndeau că îşi galvanizează şi mai mult propriile trupe. Dar formula nu cuprindea numai avantaje. Chester Wilmot a scris, pe bună dreptate, că angajîndu-se astfel, puterile anglo-saxone „îşi reţrăgeau orice libertate de manevră diplomatică şi refuzau poporului german orice cale de a scăpa mai repede de Hitler. Propaganda lui Goebbels a ştiut să exploateze cu dibăcie declaraţia de la Casablanca, convingînd în mare măsură populaţia germană că aliaţii

înțelegeau să distrugă nu numai regimul nazist, ci națiunea însăși. Singurul răspuns posibil era o rezistență disperată.

În timpul acesta, după cum am arătat, Eisenhower conducea marea bătălie din Africa de nord. Pentru prima oară trebuia să se comporte ca un șef militar pe un teatru de operații. Cea dintâi dificultate importantă întâlnită era amalgamarea armatelor de naționalități diferite și coordonarea eforturilor acestora. A învins strălucit dificultatea aceasta, dovedind că era cu adevărat strategul care poseda în același timp calitățile diplomatice necesare conducerii giganticei operații „Overlord.”

La 30 ianuarie 1943 se sărbătorea a zecea aniversare a preluării puterii de către Hitler. Mareșalul Göring trebuia să vorbească la radio la ora 11. Dar în clipa aceea, un val de avioane britanice „Mosquito” își făcu apariția deasupra Berlinului; fu dată alarma, astfel că discursul a fost amânat cu o oră.

— Poate că unii dintre voi se întreabă pentru ce Anglia mai poate arunca bombe asupra Ruhr-ului și în alte părți fără să le plătim cu aceeași monedă? a spus Göring. Va veni și ziua în care ultimul vestigiu al rezistenței bolșevice va fi înfrînt, și atunci mîna cea răzbunătoare va lovi. Vă făgăduiesc acest lucru.

La ora 16, ministrul Propagandei, Goebbels a vorbit și el la radio. Dar a fost nevoit să se întrerupă după numai cîteva minute, căci un alt val de „Mosquito” apăruse deasupra Berlinului.

Avioanele de Havilland „Mosquito XVI” erau bombardiere ușoare ce nu puteau transporta mai mult de 1.800 kilograme de bombe. Raidul britanic de la 30 ianuarie 1943 asupra Berlinului nu a avut urmări de ordin militar, menirea lui fiind să marcheze data și să obțină un efect psihologic. Era și motivul pentru care R.A.F.-ul îl executase ziua.

În afară de aceasta, raidul respectiv a declanșat, simbolic,

13

începutul aplicării „Planului de la Anfa“, elaborat de către șefii de stat major ai aliaților la conferința de la Casablanca. Planul acesta prevedea o bombardare intensă și cât mai neîntreruptă a Germaniei și a teritoriilor ocupate, ca îndepărtată pregătire strategică a invaziei. Greutatea minimă de bombe ce urmau să fie aruncate lunar asupra continentului nu trebuia să fie mai mică de zece mii de tone.

Englezii continuau să bombardeze noaptea, iar americanii ziua. Iată cum se desfășura un raid britanic.

Avioanele decolau de pe baze diferite și se îndreptau, fiecare în parte, spre un anumit loc pe continent folosind un sistem de navigație prin radio. Zburau la altitudini diferite, conform unui orar stabilit cu precizie, pentru a evita ciocnirile, și se adunau într-un punct fix, de unde avea loc plecarea reală spre obiectiv. Ultimul traiect nu se făcea neapărat în linie dreaptă, nici într-o singură formație. Odată misiunea încheiată, fiecare avion se reîntorcea singur, apărându-se cum putea împotriva vânătorilor de noapte germani, dacă i se iveau pe urme.

Sistemul de navigație folosit de R.A.F. începînd cu luna martie a anului 1943 era denumit „Oboe“. Conform acestuia, fiecare avion era urmărit de două stații de radiodirijare de la sol: de stația „Pisica” și de stația „Șoarecele”. „Pisica” ghida avionul prin radio în felul următor: cît timp mergea pe drumul cel bun, navigatorul auzea un sunet continuu; dacă devia la stînga, auzea linii de alfabet morse; dacă devia la dreapta, auzea puncte. Stația „Șoarecele” primea pulsațiile „Pisicii” retransmise de către avion și deducea clipă de clipă poziția exactă a avionului. Cînd îl știa în apropierea obiectivului, îi trimitea semnale, invitîndu-l să se pregătească de bombardare. La opt minute de obiectiv, echipajul de bombardament auzea în receptorul radio patru B-uri morse succesive; după cinci minute, patru C-uri. După cinci

secunde de la sosirea deasupra obiectivului, aparatul aflat în zbor înregistra cinci puncte urmate de o linie. Asta însemna: „Aruncați bombe!”

Inconvenientul acestui sistem era că nu îngăduie decât ghidarea simultană a unui număr mic de aparate. Neajunsul acesta a putut fi înlăturat de îndată ce R.A.F.-ul și-a ameliorat tactica, folosind avioanele „Pathfinders” (de marcarea și jalonare). Dirijate de „Oboe”, acestea precedau escadrelor de bombardament și balizau perimetrul zonei-obiectiv cu ajutorul bombelor și parașutelor luminoase de jalonare destinate a o face foarte vizibilă.

Americanii, în schimb, zburau și atacau în formații compacte, piloții ținând legătura prin interfonie cu șeful operației. Acesta dirija zborul de apropiere, bombardarea și înapoierea. Se apropia de obiectiv utilizând sistemul de navigație „Loran”. Ca și în „Oboe”, avionul aflat în zbor primea de la sol mesaje hertziene; acestea nu-l conduceau în chip imperativ, ci îngăduiau aviatorului să-și cunoască în orice moment poziția, urmărind hărți speciale cu curbe hiperbolice. Când șeful operației ajungea deasupra obiectivului (ori credea că se găsește acolo), trimitea tovarășilor, prin semnal luminos, ordinul de a bombarda.

Întrucât atacau ziua, bombardierele americane erau puternic înarmate și apărate de avioane de vânătoare de escortă. Tactica acestor vânători, ca și cea a *Pathfinders*-ilor britanici a fost permanent perfecționată; tot astfel și sistemul de navigație prin radio.

Nu mai sînt de spus decât cîteva cuvinte înainte de a pătrunde în șantierul în care se făureau milioanele de arme ale invaziei.

Primul cuvînt este un nume ciudat, format din inițiale: COSSAC. El desemna statul major anglo-american care continua să lucreze la plan, în timp ce armatele aliate luptau victorios în Africa și în Sicilia. Iată descifrarea inițialelor: *Chief of Staff, Supreme Allied Commander* – șeful de stat major al comandantului suprem aliat. Se va ivi întrebarea, cine era

acest comandant suprem? Nu exista. Nu fusese încă numit. Când avea să fie, urma să găsească la Londra un plan gata pregătit și colaboratori la curent cu totul. Atunci avea să fie liber să răstoarne planul și să-și schimbe colaboratorii. Cuvîntul COSSAC – după ce fusese numit șeful statului major (generalul sir Frederick Morgan) – sfîrșise prin a desemna întregul stat major.

Al doilea nume demn de reținut este alcătuit dintr-o singură literă: X „Statul-major X“. Înființat în aprilie 1943, acesta, compus la început aproape exclusiv din britanici, trebuia să studieze mai cu seamă partea maritimă a invaziei.

Statul Major COSSAC a elaborat un plan, planul COSSAC. Destul de vag încă în anumite capitole, documentul se dovedea foarte exact cel puțin la un punct: trupele de invazie aveau să debarce în Franța, pe coasta normandă, între râurile Orne și Vire.

Această zonă de debarcare fusese aleasă, în principal pentru următoarele motive:

1. Sistemele de apărare germane erau mai puțin puternice decît în zona strîmtorii Calais;

2. Potrivit informațiilor furnizate de agenții aliați și de Rezistența franceză, înaltul comandament german își avea privirile ațintite asupra strîmtorii Calais. Gîndeau că aliații – dacă vor trece la asalt – vor alege zona aceasta (în ciuda puternicelor sisteme de apărare), pentru a-și economisi tonajul;

3. Peninsula Cotentin oferea adăpost împotriva vînturilor ce dominau în vest;

4. Regiunea din nord-vestul Franței, dintre Sena și Loara, putea fi, mai bine decît oricare alta, izolată și transformată – prin bombardarea podurilor și a căilor ferate – într-un fel de insulă.

În Iulie 1943, planul COSSAC a fost prezentat, la Quebec, domnilor Roosevelt și Churchill, înconjurați și de data aceasta de mari căpetenii militare americane și britanice. El a fost aprobat. Invazia prin Marea Mîneei se chema acum operația

„Overlord”. Partea ei maritimă avea să fie denumită operația „Neptun”.

Comandantul suprem al invaziei nu fusese totuși numit. Omul însărcinat cu pregătirea și executarea părții de plan denumite „Neptun” a fost desemnat la 20 octombrie 1943. Era amiralul sir Bertram Ramsay, organizatorul evacuării Dunkerque-ului, pe care l-am mai întâlnit. Numit oficial comandant-șef al forțelor navale expediționare aliate (prescurtare de nepronunțat, folosită în toate documentele: ANCXF), el luă în mână destinele „Statului major X”, îl mări – în principal aducându-l pe contraamiralul Alan G. Kirk, care urma să comande gruparea operațională americană în timpul invaziei – și accelerează pregătirile.

III

PORTURILE ARTIFICIALE

Într-o dimineață de septembrie a anului 1943, locotenent-

comandorul Taylor, din Royal Naval Reserve **14**, a primit o înștiințare de la Amiralitate că era afectat statului major

ANCXF (Allied Naval Commander Expeditionary Force) **15**. Era decepționat, deoarece sperase să fie numit la o comandă pe mare. „N-are a face, și-a spus el mai apoi, poate că o să găsesc acolo o muncă interesantă. Invazia Europei nu este o acțiune oarecare”. Și a plecat cu trenul la Londra.

Ofițerul care l-a întâmpinat știa despre ce anume este vorba:

— A, da... Intrați în serviciul Gooseberries . Aveți idee ce-o fi?

— Deloc. Sper să nu fie vorba de aprovizionare.

— Ofițerul șef al serviciului vă va pune la curent. Fiți bun și așteptați-l. Trebuie să sosească dintr-o clipă în alta.

Respectivul sosi cam peste o oră. Era un comandor.

— Încântat, Taylor. Sînteți ofițer secund Gooseberry. Nu știți ce înseamnă asta? Nu știți nimic din tot ce facem în clădirea asta?

— Încă nu, domnule.

— Bine. Veniți cu mine. Pe-aici.

Comandorul pătrunse într-un alt birou.

— Aș dori cheia de la numărul 24, spuse el ofițerului așezat în spatele mesei.

— Da, domnule. Binevoiți să semnați.

După ce primi cheia în schimbul semnăturii, comandorul îl trase din nou pe Taylor după el pe săli.

— Aici.

Cei doi bărbați intrară într-o cameră întunecoasă.

Comandorul aprinse lumina, închise ușa cu cheia, pe care și-o vîrî apoi în buzunar. Taylor privi dușumeaua prăfoasă, ferestrele cu obloanele închise. În fața lui, la cîțiva metri, o perdea neagră, trasă, îmbîcsită de praf.

— Nici o femeie de serviciu nu calcă pe-aici, preciză comandorul. E mai bine așa.

Se apropie de perdea și trase de un cordon. În spate, pe o masă foarte mare, o machetă a unui peisaj în culori, foarte frumoasă, deși plină de praf ca tot restul. Reprezenta o mare albastră, încrețită de valuri mici, spumoase, care se spargeau pe o plajă presărată cu galeți; dincolo de ea, case, arbori, pășuni verzi...

Suprafața mării nu era pustie. Grupuri de cargouri mari de transport se aflau ancorate la oarecare distanță; între ele și

țarm, zeci de mijloace de debarcare și luntri de tot felul mișunînd în toate sensurile.

Taylor privea, fără prea multă mirare, imaginea aceasta cuprinzînd navele și coasta inamică. Își închipuia foarte limpede că punctele de debarcare trebuie să fi fost studiate de multă vreme. Ceea ce îl irita îndeosebi era faptul că vedea, dincolo de gruparea de nave transportoare, un dig neregulat, întrerupt ici-colo, și o altă linie, formată, pare-se, de nave din care nu se vedeau decât pasarelele, catargele și coșurile.

— Ați început să înțelegeți? întrebă comandorul.

— Nu tocmai, domnule.

Nici o inscripție lămuritoare, nici un nume pe machetă ori pe masă. Ridicîndu-și privirea, Taylor putea doar să vadă o pancartă (prăfuită) cu inscripția: *„Proiectul acesta este atît de vital pentru succesul planului „Overlord“, încît ar putea fi socotit drept cheia de boltă a operației.* Extras din memorandumul adresat primului Lord al Mării de către divizia Planurilor.”

Comandorul își îndreaptă arătătorul spre machetă.

— Căsuțele acestea sînt cele de la Arromanches. Iată plaja pe care cîteva familii franceze își fac vacanța în timp de pace. Iată ceea ce oamenii denumesc doc sau port și care nu e nimic, după cum vedeți. Iată portul artificial pe care sîntem pe cale să-l construim. Îl fabricăm cam peste tot, aici, în Marea Britanie. La momentul potrivit îl vom remorca prin Marea Mîneei.

Cine a avut cel dintîi ideea? „L-am auzit vorbind despre acest proiect, pentru prima oară, pe amiralul Mountbatten, în primăvara anului 1942“, scria Eisenhower. S-ar prea putea ca Eisenhower să se fi înșelat cu un an. Toate înaltele personalități care au istorisit războiul în memoriile lor au greșit (nu vorbim de erorile voite) fie și doar în cîte un detaliu; poate fi ceva mai firesc?

Abia după recunoașterea armată efectuată în portul Dieppe (19 august 1942) au început a înțelege statele majore

care lucrau la plan că problema aceasta a porturilor era cea mai spinoasă. Cum să cucerești, mergînd la sigur, și încă de la începutul invaziei, cîteva dintre porturile atît de bine apărute? Și cum să faci ca să nu le dobîndești într-o stare de ruină nefolosibilă? Nemții, alungați, ar fi trecut la distrugerea a tot ceea ce mai scăpase de la bombardament.

S-a făcut calculul că zilnic ar fi trebuit debarcate, la începutul invaziei, 12.000 tone de aprovizionare și 2.500 vehicule de tot soiul, fără a pune la socoteală unitățile de rezervă. Ritmul nu putea fi încetinit (doar dacă eșecul ar fi fost total) înainte de ziua Z+90. Unde să fie debarcate toate acestea?

— Știm acum că pot fi prefabricate case și tot felul de construcții importante. Trebuie să poată fi prefabricate și porturi, astfel încît să traverseze Marea Mîneei pe secțiuni, așezîndu-le în locurile stabilite.

Totul te îndeamnă să crezi că omul care a rostit cel dintîi fraza aceasta sau, oricum, una prea puțin diferită, a fost comodorul J. Hugues Hallet. Și se pare că ar fi rostit-o pe cînd mai era șeful „statului major X“, în aprilie sau mai 1943. Poate că își formulase ideea de luni și luni de zile sau poate că vorbise despre ea lordului Mountbatten în perioada în care lucra cu el la statul major al Operațiilor combinate. În orice caz, paternitatea nu-i este contestată.

Ideea porturilor artificiale, examinată în detaliu în cursul unei conferințe ce s-a ținut la Londra, în iunie 1943, sub conducerea lui Mountbatten, a fost supusă apoi comitetului șefilor de state majore aliate aflați la Quebec, care studiau Planul COSSAC.

— Perfect, spuseseră militarii. Dar ideea aceasta ridică probleme dificile, care ni se par de nerezolvat. Ați consultat tehnicieni adevărați?

— Avem, în Statele Unite, în toate branșele, tehnicieni foarte capabili, au spus americanii. Vreți să le supuneți proiectul?

Și astfel acesta începu să călătorească, pe calea aerului, între Anglia, Canada și Statele Unite. Tehnicienii se deplasau și ei. În final, un comitet de experți britanici și americani au prezentat comitetului șefilor statelor majore aliate, care se deplasaseră între timp la Washington, un raport. De cum l-au citit, l-au și aprobat, fără nici o rezervă. Porturile artificiale trebuiau construite cât mai urgent.

— Două asemenea porturi se și află în lucru, spuse loootenentul-comandor. Le denumim Mullberries. Cel pe care îl aveți acolo sub ochi, în fața localității Arromanches, este Mulberry B. Mulberry A va fi instalat mai la vest, în fața orașului Saint-Laurent. Iată din ce este alcătuit un port Mulberry...

Luă de pe masă, de lângă machetă, o riglă pe care o îndreptă spre marea de ipsos albastru:

— În exterior, linia aceasta de geamanduri. De fapt, este un spargeval plutitor. Geamandurile acestea, de un tip deosebit, se numesc „bombardoane”. Ele sînt ancorate la o adîncime de aproximativ 18 metri. Sau, mai bine-zis, așa vor fi. La adăpostul acestui spargeval plutitor, va fi portul. Altfel spus, diguri care circumscriu o întindere de apă și pe care le fabricăm aici, în Marea Britanie. Ele sînt alcătuite din chesoane de beton, care vor pluti pentru a traversa Marea Mîneții și care apoi vor fi asamblate și scufundate în punctul dorit. Denumirea acestor chesoane este „Phoenix”.

— Dar vapoarele acestea aproape scufundate?

— Despre ele vom vorbi îndată, dar să nu părăsim încă „Phoenix”-urile. Fiecare Mulberry va avea, aproape, întinderea portului Douvres. Aveți idee cam cîte „Phoenix”-uri ar fi necesare pentru cele două porturi?

— Nu, domnule. Cred că aceasta depinde, întrucîtva, de mărimea fiecăruia.

— Există de toate mărimile; adică, de mai multe mărimi...

Comandorul străpunse din nou aerul cu rigla, explicînd:

— Înțelegeți că cele care vor fi scufundate aici, cât mai în larg, la o adîncime de aproximativ 12 metri, vor trebui să fie

mai mari decît cele de pe lîngă țărm. Au fost prevăzute șase dimensiuni diferite. Chesioanele cele mai mari vor deplasa 6.044 tone; cele mai mici 1.672. Șaizeci vor avea 6.044 tone. În total, pentru cele două Mulberry, 146 „Phoenix”, ceea ce reprezintă 275.000 metri cubi de beton cîntărind mai mult de 600.000 tone, 31.000 tone de oțel și un milion jumătate de metri pătrați de tablă ondulată. Găsiți poate că este surprinzător, chiar stupid, faptul că știu cifrele acestea pe dinafară. Peste cîteva zile o să le cunoașteți și dumneavoastră, și alții...

— Sper, domnule. Dealtfel, înainte de a semăna cu un port, aceste Mulberry vor aduce destul de mult cu o armada. Cele 46 de chesioane care traversează Marea Mîneicii...

— Exact. Fiecare cheson va semăna atunci cu o navă. Cu o navă fără mașini și remorcată, avînd însă un echipaj de manevră găzduit într-un post potrivit, un tun antiaerian Bofors cu adăpost pentru servanți, și un buncăr cu muniții. Odată ajunse la locurile respective și grupate, „Phoenix”-urile trebuie să fie scufundate în cincisprezece minute. În clipa aceea armada va fi devenit un port.

— Văd și alte diguri, domnule. Acestea, care pleacă de la țărm și înaintează în mijlocul portului.

— Acestea sînt diguri-șosea. Transportoarele vor acosta la capătul lor, în mijlocul apelor ocrotite de port, oamenii vor debarca și vor ajunge pe țărm mergînd pe diguri. Aceeași operație va avea loc și pentru materiale. Camioanele vor înainta pe dig.

— Mă iertați, domnule, dar dacă marea este joasă? Acostarea va fi mult îngreunată.

— Nu va exista maree. Sau, mai degrabă, digurile o vor urma. Este vorba de diguri plutitoare. Capul fiecăruia dintre ele, aflat acolo, în mijlocul portului, este și el plutitor. Plutitor și totodată fix. Ați navigat vreodată pe Yang-Ce?

— Niciodată, domnule.

— Ați fi putut vedea o invenție chinezească destul de asemănătoare cu aceste capete de dig, deși mai puțin

complicată. Ascultați-mă. Capul acesta de dig este un ponton din oțel, lung de 60 de metri, larg de 18, fixat de fund cu doi stâlpi. Când marea urcă sau coboară, pontonul face același lucru, lunecând de-a lungul stîlpilor. Vedeți aici?

— Da, domnule. Este, fără doar și poate, ingenios.

— Cu siguranță. Pontonul conține grupuri generatoare de curent electric, cale de aprovizionare și lăcașuri în care stă echipajul. Echipajul de la capetele digului va trebui nu doar să le mînuiască în timpul remorcării în mare, ci, după ajungerea la destinație, să ajute navele care vor acosta neîncetat. Toate acestea au fost prevăzute cu exactitate. Mă neliniștește însă remorcarea. Înainte de a fi fixat de fundul mării, fiecare cap de dig – pontonul acesta cu patru stâlpi – va semăna cu un uriaș elefant din oțel. Odată momentul venit, se va ivi poate regretul că au fost construite la dracu în praznic, în porturile scoțiene. Dar poate că altă soluție nu există.

— Dar chesoanele „Phoenix”, domnule, unde sînt construite?

Comandorul aruncă rigla pe masă:

— Ai pus degetul pe rană. Încă de la începutul activității de construire a „Phoenix”-urilor, responsabilii acestei acțiuni au înțeles că nu puteau fi evitate niște riscuri.

Anumite machete fuseseră încercate la Laboratorul național de fizică. Dar se știe că ori de cîte ori o construcție depășește o anumită dimensiune, probele de machetă sînt insuficiente. Ar fi trebuit încercate înseși „Phoenix”-urile, sau cel puțin elementele lor. Dar nu era timp.

— Din fericire, spuse un inginer. Dacă am avea timp, Serviciile de experimentare ar lucra cu atîta conștiinciozitate încît după aceea nu am mai avea timp să le construim.

— Ordinul de începere a lucrărilor a fost dat așadar foarte repede, la finele lui octombrie 1943.

Chesoanele nu puteau fi construite în Statele Unite. Este inutil să o mai spunem. Călătoria acestei armade din beton prin Atlantic ar fi necesitat o flotă de remorchere pe un timp

inadmisibil de lung; și-apoi, un asemenea convoi ar fi fost prea vulnerabil. „Phoenix”-urile trebuiau construite în Marea Britanie.

Ministrul aprovizionării, însărcinat cu fabricarea, a pus să se dea telefoane la toate șantierele navale, pentru a afla ce instalații erau disponibile. Bineînțeles, i s-a răspuns că asemenea instalații nu existau: dacă șantierele n-ar fi lucrat din plin, Marea Britanie ar fi pierit. Totuși, cu prețul unor economii și al unor amenajări ingenioase, o serie de capacități puteau fi făcute disponibile: patru cale de lansare, opt bazine de andocare, două bazine plutitoare.

Inginerii au calculat că utilizând toate aceste capacități douăzeci și patru de ore din zi, ar putea fi construit, în timpul de care se dispunea („Phoenix”-urile trebuiau să fie gata în aprilie 1944 cel târziu), aproape jumătate din tonajul cerut.

Douăzeci de mii de lucrători fuseseră deja recrutați, sute de ingineri, desenatori și organizatori de tot felul se aplecau asupra planurilor și trimiteau ordine uzinelor. Dar la ce bun toate astea, cîtă vreme nu existau destule șantiere? Un adevăr de temut începea să iasă la iveală: Marea Britanie era o platformă de invazie într-adevăr strîmtă, risca să semene cu cabina fraților Marx, perspectivă deloc comică, ba chiar tragică.

Totuși, cînd un anumit număr de inși lucrează împreună cu înflăcărare la realizarea unui proiect, resurse sufletești de nebănuit stimulează imaginația.

— Dacă nu avem destule bazine unde să construim aceste „Phoenix”-uri, spuse cineva, ei bine, să începem prin a construi bazinele care ne lipsesc.

N-am găsit nicăieri numele omului care a emis pentru prima oară această idee. Ne închipuim lesne că, mai întîi, a fost socotit smintit, căci construcția firească a unui bazin de andocare cere cîteva luni. Omul acesta își reprezenta cu limpezime ideea – sau poate că erau mai mulți la număr cei care au perfecționat-o. Iată, oricum, în ce chip a fost realizată:

Într-o dimineață de noiembrie, locuitorii de pe malurile Tamisei, și anume din jurul docurilor de la Tilbury, au văzut defilînd excavatoare mecanice care se îndreptau spre râu. Mașinile s-au dispersat și au început să sape gropi enorme, la mică distanță de mal. Acestea erau bazinele de construcție destinate „Phoenix”-urilor. Nu aveau nici o poartă, nici un aparat, erau într-adevăr doar niște gropi.

Lucrătorii au coborît în ele și au început să asambleze grinzele și să toarne cimentul. Pentru ca bazinele să poată cuprinde secțiile mai mari, a fost nevoie să se facă săpături sub nivelul fluviului. Dar solul era afînat. Apa se infiltra, amenințînd cu umplerea mult prea devreme a bazinelor improvizate, în afară de cazul în care s-ar fi recurs la pompe. Au fost aduse la marginea gropilor autopompe care au funcționat neînterupt, zi și noapte. Cînd o secțiune „Phoenix” era gata, sau cînd nu-i mai lipseau decît suprastructurile și instalațiile interioare, se înceta cu pomparea, iar excavatoarele săpau o tranșee în fișia care despărțea bazinul de fluviu. Groapa se umplea cu apă, iar „Phoenix”-ul plutitor era remorcat prin tranșeea creată pînă la Tamisa.

Apoi nu mai rămînea decît să se sape o groapă puțin mai departe și să se repete operația. Astfel au fost construite, în gropile săpate pe malurile Tamisei, patruzeci și opt de chesoane.

— Tot ce v-am spus este, evident, oarecum schematic, reluă comandorul. Înțelegeți prea bine că, în realitate, instalarea acestor Mulberry nu se va putea face pe loc. Asamblarea „Phoenix”-urilor nu va fi deloc o treabă ușoară. Trebuie instalate unsprezece kilometri de diguri-șosele, iar aceste faimoase capete de diguri-ascensor vor trebui fixate de fundul mării. Treaba s-ar putea face în vreo zece zile. În afară de aceasta, lucrările nu vor putea fi începute în ziua Z și nici în următoarea: să urnești tramvaiele acestea din beton și elefanții ăștia din oțel printre ambarcațiile de asalt aflate în plin trafic, sub focul inamicului, n-ar însemna decît să creezi dezordine în cazul în care ea nu s-ar fi și instalat. Totuși, va

trebui ca traficul ambarcațiilor mici, în fața plajelor, să fie ocrotit cât mai repede cu putință.

Iată pentru ce, imediat după asalt și înainte de a se începe instalarea Mulberry-urilor, nave vechi vor fi scufundate în fața plajelor, pentru a oferi adăpost ambarcațiilor mici. Adăposturile acestea se numesc Gooseberries. Vor fi cu totul cinci: la Varreville, la Saint-Laurent, la Arromanches, la Courseulles, la Ouistreham. Cele de la Saint-Laurent și Arromanches vor constitui apoi o parte din Mulberry-urile instalate în aceste două locuri; celelalte vor fi adăposturi independente. Aveți în față Gooseberrie-ul de la Arromanches. Din linia aceasta de nave nu se văd decît suprastructurile. M-ați întrebat adineauri care le era rostul; acum îl știți. De lucrul acesta vă veți ocupa acum.

Cînd a sosit la Amiralitate mesajul amiralului Ramsay, care cerea încă șaptezeci de nave pentru nevoile invaziei, el a stîrnit dezaprobare; cînd s-a mai și știut că navele acestea erau destinate a fi scufundate în mod deliberat, cîtiva ofițeri cu grade mari au fost pe punctul de a face congestie cerebrală.

Încă de la începutul războiului, Marea Britanie își folosea la maximum tonajul, iar pregătirea invaziei făcea ca situația să fie și mai critică. Trenurile, ca și camioanele erau înșesate

17

de trupe și material; împînzeau țara. Toate cabotierele disponibile transportau neîncetat, din port în port, de-a lungul țărmurilor, alimente, cărbuni și toate cele trebuitoare industriei și populației. Navele cele mai mici și prăpădite erau reparate, nu mai aveau limită de vîrstă, iar unele dintre ele se mai țineau, ca să zicem așa, doar prin vopsea. „ANCXF“ Ramsay alesese tocmai acest moment ca să ceară șaptezeci de nave pentru a fi scufundate!

Dar undeva mai sus cererea sa nu a fost, pesemne, socotită drept o nebunie, deoarece birourile interesate au primit ordinul: „Executați!“ După unele discuții, Amiralitatea

obținu permisiunea să nu livreze decât șaiszeci de nave. Lista a fost alcătuită sub controlul ei, de către Ministerul

18

Transporturilor de Război și de către *U.S. Shipping Board*.

19

Oamenii însărcinați cu desemnarea acelor *blockships* consultau starea flotelor aliate, cu un creion în mână, însemnând – printre navele cele mai vechi – pe cele care, urmîndu-și drumul, aveau să ajungă, în clipa voită, într-un port britanic. Lista finală cuprindea optsprezece nave de comerț britanice, douăzeci și două americane și din Panama, trei grecești, două norvegiene, una olandeză, una belgiană, una poloneză; numele lor treceau de la *Empire Defiance* la *Agios Spyridon*. Figurau pe listă și patru nave de război: *Centurion*, cuirasat britanic construit în 1911, utilizat de cîțiva ani de către marina regală ca navă-țintă teleghidată; cuirasatul francez *Courbet*, tot din 1911 și perimat; crucișătorul olandez *Sumatra* din 1920; crucișătorul britanic *Durban* din 1919, din clasa D.

În timp ce pluteau pe Atlantic sau în marea Irlandei, echipajele navelor de comerț nu-și închipuiau, firește, că bunele și bătrînele lor nave nu erau decît niște nave de sacrificiu înscrise pe un tabel de condamnați. Cînd prima sosi într-un port britanic, echipe de muncitori au urcat la bordul ei și au început să decupeze, cu arzătoare, găuri în pereții etanși. Căpitanul navei i-a întrebat dacă nu cumva erau nebuni de legat.

— Nu, a răspuns șeful echipei. Executăm un ordin!

La cîteva clipe după aceea, un locotenent-comandor din rezerva marinei regale urca la bord și cerea să-l vadă pe căpitan.

— Vin de la Londra, a precizat el. Trebuie să vă pun la curent cu amenajările ce vor fi aduse navei dumneavoastră.

„Amenajările” acestea constau mai cu seamă în găurile făcute în pereții etanși și în așezarea în cale a unor saci cu

exploziv.

— După aceea, continuă locotenent-comandorul, vă veți îndrepta nava spre un port care vă va fi desemnat, unde va aștepta un anume ordin de plecare în misiune specială. Și dumneavoastră, și echipajul puteți rămîne la bord, fără a fi însă obligați. Nu vă pot spune în ce constă misiunea, vă pot doar preciza că ea se încadrează în proiectul V.

Proiectul V era un text care îi invita pe ofițerii și marinarii din marina comercială să semneze un angajament potrivit căruia se declarau gata să îndeplinească orice serviciu legat de eliberarea Europei; pe coperta carnetului de salarizare al celor care acceptau să semneze figura un V.

Căpitanul acestei dintii nave spuse că, în ce-l privește, semnează. Era însă lipsit de entuziasm. Înțelegea, a adăugat el, că nava lui este pregătită, dealtfel, pentru sabordare și că misiunea aceasta va fi și ultima. Totuși, dorea să rămînă la bordul navei sale pînă la capăt. Era convins că echipajul avea să-i împărtășească părerea.

— Cred că, oricum, nu vom fi trimiși la moarte, că vom ieși din belea!

— Fără îndoială, a răspuns ofițerul. Ați fost în situații mult mai primejdioase decît aceea în care vă veți găsi!

Căpitanul a ridicat din umeri.

Și, după cum bine prevăzuse, echipajul a acceptat să împartă cu el aventura. Echipajele viitoarelor *blockships* au semnat, în majoritate, angajamentul V. Navele celor care au refuzat au fost încredințate altor marinari din marina comercială, voluntari.

Odată amenajate, *blockships*-urile s-au adunat în Scoția, la Methil și la Oban. Nu le mai rămînea decît să aștepte. Cu cîteva săptămîni înainte de ziua Z, din motive de secret militar, – deși echipajele nu cunoșteau decît prea puțin din taina acelor Mulberries – au fost suprimate toate permisiile. Plictisul așteptării era și mai greu de îndurat. Doi marinari au dezertat. Statul major „X” nu rămase indiferent. Dar nu era nimic de făcut, doar Cel de sus trebuia rugat ca dezertările să

rămîna discrete. Americanii au socotit de cuviință să deschisă un cinematograf la bordul uneia dintre navele acelea de sacrificiu. Ca să distreze puțin echipajele consemnate.

Locotenent-comandorul din serviciul Gooseberries venea cînd și cînd să viziteze mica flotă condamnată. La Oban, lua uneori masa de seară la niște prieteni, proprietari ai unei fermecătoare vile cocoțate pe o faleză, de unde puteai desluși, cîteodată, *blockships*-urile ancorate pe cenușia pînză a apelor Firth și Lorn. La fereastră, stăpîna îi arăta o anume direcție:

— Acolo, în față, este insula Mull unde se fac, vara, excursii minunate. Rareori poate fi văzută de aici, din pricina ploii. Iar cînd o deslușim, e semn că o să plouă.

Serviciul porturilor artificiale (Mulberries și Gooseberries) devenise un organism uriaș. Amiralul Ramsay îi încredințase comanda contraamiralului Tennant, ca și el fost organizator al evacuării portului Dunkerque. Armada destinată a deveni mai multe porturi număra aproximativ 400 unități cu o capacitate de un milion și jumătate tone. Se calcula că va traversa Marea Mîneei cu o medie de 35 de remorcări pe zi, fiind nevoie pentru aceasta de 160 remorchere, 500 ofițeri și 10.000 oameni.

IV

CUM S-A NĂSCUT ARMADA

Noapte neagră, fără lună. Acum, după ce ochii i se învățaseră cu beznă, comandantul submarinului de buzunar deslușea perfect, cam la treizeci de metri în față, silueta unei vedete mari care se agita în hula Mării Mîneei, cu motorul la

ralenti. Se întoarse și văzu că în spate ambarcația autopropulsată se găsea la postul ei, la capătul cablului. Totul mergea strună.

La cîteva mile în față, coasta franceză, încă vizibilă, topită în noapte. Vedeta remorcase micul convoi pînă în punctul acesta; dar aici avea să se oprească. Recunoașterile de sub Zidul Atlanticului trebuiau efectuate în trecere. Vedeta avea să aștepte în larg, navigînd în supraveghere.

— Dă-i drumul! strigă ofițerul către marinarul care stătea ciunchit la etrava submarinului, scaldat de valuri.

În spatele vedetei, oamenii au tras remorca. Apoi ambarcația cea mare accelerează din nou și se depărtă descriind un semicerc. Submarinul de buzunar își lansa motorul electric. Era o mașină de același tip cu „X”-urile care puseseră explozivi sub crucișătorul *Tirpitz*, la Alten Fjord, în Norvegia.

În interiorul ambarcației autopropulsate (remorcate) de către submarin, oamenii erau instalați comod. Ambarcația aceasta era, potrivit denumirii sale oficiale, un „L.C.P. (Sy)”, adică un *landing craft*, anume amenajat pentru observarea (*surveying*, de unde acel Sy) pe timp de noapte în apropiere de coasta franceză.

Mașina aceasta de război, de obicei descoperită, fusese în mod special amenajată cu o punte. Cabina astfel obținută devenise o cameră a hărților, unde se găseau diferite aparate de observare și de măsură, cu deosebire din cele pentru sondat cu ultrasunete. Busole extrem de precise existau în interior și pe punte.

Submarinul de buzunar se îndrepta spre coasta franceză cu o viteză de trei noduri. Misiunea aceasta era poate a zecea pe care o îndeplinea. Pînă atunci toate se desfășuraseră bine. Iarna, nopțile sînt lungi. În perioada lunii noi, chiar și pe cer senin, două ambarcațiuni atît de neînsemnate ca un „X” micuț și un L.C.P. (Sy) aveau toate șansele să rămînă nevăzute pe fața Mării Mînecii, în afară de cazul în care ar fi dat cu nasul de o navă de patrulare germană sau de o vedetă; dar nici gînd de așa apariții. Ce se întîmpla însă cu radarul?

Nu se putea să nu aibă nemții niscaiva instalații ici, colo, pe țărm...

Coasta franceză se profilă, neagră, pe fundalul unui cer mai puțin negru. Părea foarte aproape. În aceeași clipă comandantul submarinului primi un telefon de la L.C.P., care îi cerea să schimbe direcția. Convoiul o apucase pe un drum pieziș față de țărm.

Oamenii din L.C.P. (Sy) erau aproape cu toții ofițeri și

20

subofițeri din Royal Naval Voluntary Reserve . Misiunea lor consta în a determina cu exactitate adâncimea apei și configurația coastei în locurile anume fixate pentru debarcare și pentru instalarea porturilor artificiale.

O responsabilitate cu adevărat strivitoare le apăsa umerii, căci indicațiile pe care le aduceau în Anglia deveneau o bază de la care se pornea în elaborarea tuturor construcțiilor și planurilor privind debarcarea; nu era vorba doar de dimensiunile și de amplasamentele de imersiune ale „Phoenix”-urilor, ale navelor de sacrificiu, ale capetelor de dig, ci chiar și de constituirea diferitelor valuri de asalt și de orarul potrivit căruia aveau să fie lansate. Toate acestea depindeau, cel puțin în parte, de configurația locurilor de debarcare.

Asaltul inițial din dimineața zilei Z trebuie să aibă loc pe cinci plaje ale Normandiei între gura râului Orne și cea a râului Vire. Două se găseau la vest de Port-en-Bessin; purtau denumirile convenționale Utah și Omaha; urmau să fie atacate de forțe americane. Alte trei constituiau sectorul de atac britanic și canadian și se găseau la est de Port-en-Bessin; erau denumite Gold, Juno, Sword. Potrivit planului Cossac, devenit planul Overlord, întreaga întindere a plajelor acestora trebuia să fie asaltată de o forță inițială ce se ridica la trei divizii, alte două urmându-le imediat, ca întărire.

Oamenii din L.C.P. (Sy)-uri lucrau în fața plajelor Utah, Omaha, Gold, Juno și Sword cu un calm care atinsese

desăvîrșirea datorită unor luni prealabile de antrenament. Se apropiiau atît de mult de ţărm, încît puteau auzi fişîitul valurilor în necontenită rostogolire, motorul cîte unei maşini sau scîrţîitul vreunei căruţe, mugetul vacilor prin cine ştie ce grajduri.

Uneori îndrăzneala era împinsă mai departe. Cîte o mică barcă de legătură se desprindea din L.C.P. şi ajungea la ţărm; din ea debarcau oameni. Se duceau pînă la brîul de pietriş şi chiar dincolo de el, pînă la piciorul dunelor, luînd din mai multe locuri mostre de nisip. Acestea erau examinate apoi în Anglia de către experţi, care trebuiau să calculeze pînă unde s-ar afunda navele eşuate pe plajă şi cam cîtă vreme ar putea suporta acestea trecerea camioanelor, a tancurilor şi a buldozerelor.

Cei care adunau mostrele se aflau cîteodată la doar cîteva paşi de o casă, auzeau – prin ferestrele camuflate cu grijă – conversaţii de familie, linguri trecînd prin farfuriile de supă. Ciudată învecinare. Uneori nu era vorba de o casă, ci de o cazemată. Atunci, britanicii aceia auzeau glasuri de soldaţi inamici şi nu totdeauna germane, căci cei ce străjuiau Zidul Atlanticului vorbeau adesea şi poloneza, rusa ori altă limbă slavă sau dialecte armeneste.

L.C.P.-ul şi micul submarin pe care i-am văzut apropiindu-se de coasta franceză se depărtară fără incidente, odată misiunea îndeplinită, şi regăsiră vedeta care îi remorcă pînă în Anglia. Toate recunoaşterile efectuate lîngă sau pe viitoarele plaje de debarcare în timpul nopţilor cu lună nouă, începînd din noiembrie 1943 pînă în februarie 1944, s-au desfăşurat la fel sau aproape la fel de bine.

A priori, lucrul poate părea de necrezut. Faptul că germanii nu au reacţionat niciodată este într-adevăr surprinzător. Oare nu vedeau nimic? Sau poate că vedeau, dar socoteau că asemenea recunoaşteri sînt inofensive şi preferau să nu-şi demaşte planurile de foc. Exact, nu s-a ştiut nicicînd. Un fapt însă este sigur: cele cîteva instalaţii radar existente nu făceau prea multe parale. Veghetorii Zidului Atlantic nu erau soldaţi

de elită, mai cu seamă negermanii. În sfârșit, viclene operații de diversiune întoarseră atenția comandamentului german spre Pasul Calais sau, mai degrabă, i-o fixară într-acolo, în direcția care le și pricinuia îngrijorări.

Operațiile acestea constau în raiduri de comando și în recunoașteri asemănătoare cu cele din Normandia, dar conduse mai puțin discret. Totuși, chiar și în zona aceasta a Pasului Calais germanii au reacționat slab. Un singur comando nu s-a mai înapoiat; a fost capturat sau distrus.

Transportoare mari, escortate de nave de război și de aviație înaintează pînă la o distanță de cîteva mile de coasta inamică. Acolo se opresc, pun la apă ambarcațiunile care se îndreaptă cu toată viteza spre țărm, în timp ce artileria navelor de război și aviația pisează sistemele de apărare ale inamicului; ele se pun pe uscat, oamenii se avîntă pe plajă și ocupă cu forța pozițiile deja slăbite de bombardament.

Aceasta este schema clasică a debarcării, de la care s-a pornit în elaborarea Planului Neptun. Pe măsură ce ne vom îmbogăți informația, vom privi mai amănunțit operația. Cel mai bun mijloc de a pătrunde fără necazuri pe calea aceasta ar fi să aruncăm o privire asupra diferitelor tipuri de șalande sau ambarcațiuni de debarcare pe care cei care au elaborat planul le-au comandat șantierelor navale. Nici un salon nautic nu ne poate oferi o varietate atît de mare.

S-a mai vorbit pînă acum de L.C.A. (*Landing craft, assault*); aceste ambarcațiuni mici erau tocmai cele din care trebuiau să coboare, pentru a se avînta spre plajă, soldații aduși din Anglia la bordul transportoarelor denumite L.S.I. (*Landing ship, infantry*). L.C.A.-urile traversau Marea Mîneicii la bordul L.S.I.-urilor, asemenea șalupelor de salvare.

Iată, întrucîtva, lista celorlalte tipuri de șalande. Toate trebuiau să traverseze Marea Mîneicii cu mijloace proprii.

L.C.I.-urile (*Landing craft, infantry*), mici nave de transport pentru trupe, erau prevăzute de o parte și alta a etravei cu

rampe rabatabile, prin mijlocirea cărora soldații puteau debarca direct, fie pe plajă, fie pe capetele de pod ale digurilor din porturile artificiale.

L.C.T.-urile (*Landing craft, tanks*) transportau tancuri și vehicule; partea din față, plată și oblică, era rabatabilă. Deplasament 350 tone, dispunând de două motoare diesel a 500 CP. Echipajul era alcătuit din 2 ofițeri, 10 subofițeri și un număr de marinari.

L.C.V.P.-urile (*Landing craft, vehicle, personnel*) – același principiu; transportau totodată vehicule și trupă.

L.S.T.-urile (*Landing ships, tanks*), de zece ori mai mari decât L.C.T.-urile, puteau transporta 80 vehicule și 360 de oameni; etrava li se deschidea ca o ușă, apoi se lăsa o rampă.

L.C.T.R.-urile, șalande înzestrate cu rampa de lansare pentru rachete (*rockets*) destinate a pulveriza sistemele de apărare de pe plajă; L.C.G.-urile, purtătoare de tunuri (*guns*); L.C.F.-urile, purtând artilerie antiaeriană (*flak*); L.C.K.-urile, purtând bucătării (*kitchens*) pentru trupele debarcate; „Duck”-urile (*rațe*) care mai erau ortografiate *Dukws*: vehicule amfibii, plutitoare, propulsate de un motor cu elice, mergând ca o mașină pe șosea de îndată ce nu le mai duce apa (pentru a se trece de la elice la roată se manevrează doar un levier); *Rhino ferry craft*, plute de toate mărimile, obținute din asamblarea unor secțiuni metalice de forma unor tuburi goale...

Puțini sînt cei care nu au văzut prin filme cîteva dintre aceste mijloace de debarcare navale. „Duck”-urile au circulat pe străzile Parisului. Trebuie să adaug că lista de mai sus nu este completă. Micile șalande de asalt (L.C.A.) existau în numeroase variante, după cum erau menite să transporte, de pildă, echipe de asalt, de sprijin, înarmate cu armament automat greu, echipe de comandament sau altele cu „arme chimice” ori de distrugere.

Erau necesare mii de asemenea șalande, de toate tipurile.

Ele au început a fi construite în Marea Britanie și în Statele Unite. L.S.T.-urile, îndeosebi, erau construite în Statele Unite. Au traversat Atlanticul cu mijloace proprii, ca și

alte șalande de tonaj mai mic (în afară de L.C.A.). Unele traversări s-au dovedit extrem de anevoioase; cîteva șalande s-au scufundat, au naufragiat, s-au sfărîmat...

Din ianuarie pînă în decembrie 1943, șantierele navale americane au construit 21.525 șalande de debarcare de toate tonajele, dar cea mai mare parte a acestei producții a fost absorbită de războiul din Pacific. Marea Britanie trebuia să construiască un număr considerabil de șalande destinate debarcării pe continent, mai toate L.C.-uri care nu puteau traversa Atlanticul decît la bordul unor nave mai mari.

Șantierele navale britanice, am mai spus, lucrau vîrtos, dacă nu chiar de la începutul războiului, cel puțin de cînd se pornise febrila activitate submarină germană în Atlantic și aiurea. Trebuiau înlocuite neîncetat pierderile, trebuia mărit numărul cargourilor și al transportoarelor, spre a constitui un

21

„pool“ de rezervă în vederea operației „Overlord”. Bineînțeles, fuseseră create noi șantiere navale, iar cele vechi fuseseră dezvoltate; dar nevoile creșteau mai rapid decît capacitatea de producție.

Directorii șantierelor navale știau că situația aceasta avea să se mențină încordată pînă în ziua Z, îndeosebi pentru următorul motiv: era necesară modificarea a numeroase cargouri-cabotiere anume destinate celor dintîi zile ale invaziei, pentru ca ele să poată descărca rapid, încă de la acostare (porturile artificiale nu aveau să fie încă instalate la data aceea), o mare cantitate de material. Alegerea se oprise asupra cabotierelor din pricina trăinicieii și a fundului lor plat. Acostate pe un litoral cu mare puțin adîncă, aveau să fie ranfluate pe timpul fluxului, după descărcare. Transformările ce aveau să li se aducă (perfecționarea aparatelor de descărcare etc.) trebuiau executate în timp scurt, astfel încît să nu fie scoase din serviciul lor normal decît în ultimul moment.

Și iată că mai trebuiau construite, în afară de toate acestea, și miile de șalande de debarcare, ale căror forme ciudate și amenajări speciale necesitau o adevărată producție în serie. Multă vreme avea să se mai scurgă pînă la intrarea în lucru normal. Dar trebuia să se treacă prin toate. Cîteva șantiere au fost menite în întregime sau parțial construcției de șalande. Majoritatea șalandelor au fost construite însă în șantiere cu totul surprinzătoare.

Am mai vorbit despre industriașii – fabricanți de mașini de cusut, de jucării, de căzi de baie, de caroserii etc. – cărora Amiralitatea le ceruse, încă de la finele anului 1940, să se lanseze în producția de război. Cei care au răspuns apelului erau tot mai numeroși, în primul rînd pentru că o uzină de război este sigură că nu va duce niciodată lipsă de material și de bani. Li se cerea, mai ales, și din ce în ce mai mult, părți de șalande prefabricate și utilaje pentru amenajarea acestora. Munca era astfel împărțită încît fiecare să producă maximum.

Apoi, toate secțiunile trebuiau asamblate, pentru a realiza șalandele.

Activitatea aceasta s-a desfășurat în toate orașele, târgurile și satele din Marea Britanie, aflate lîngă sau în apropierea unui rîu sau a unui canal; aceeași activitate putea fi întîlnită în atelierele, garajele, hangarele acestor orașe, târguri și sate, pînă și pe străzi, transformate în șantiere navale improvizate.

Camioane aduceau secțiunile prefabricate și diferitele piese pe care muncitorii și muncitoarele se apuiau să le asambleze. Uneori era așezat cîte un pod rulant de la o fereastră la alta pe deasupra străzii-șantier. Șalanda terminată era împinsă pînă la rîul cel mai apropiat. După aceea nu mai apăreau dificultăți: în Anglia distanța dintre rîu și ocean nu este niciodată prea mare.

Este lesne de imaginat că această organizare nu era chiar fără greș. Au existat, în peripețiile secțiunilor prefabricate, greșeli senzaționale de expediere. Anumite șantiere așteptau zile în șir cutare serie de piese absolut indispensabile, ce se găseau de prisos într-un alt șantier care asambla șalande de

un tip diferit. Totuși, fie și empiric, sistemul acesta a înlesnit obținerea unui număr suficient de șalande pentru invazie. Ajungeau, ne dăm prea bine seama, la prețuri de cost pe care în timp de pace nici o industrie nu le-ar fi putut lua în seamă, dar Marea Britanie devenise toată o uzină de război, iar banii nu mai contau.

Șalandele – L.S.I., L.C.I., L.C.T., etc. – trebuiau să îmbarce, cu cîteva zile înainte de ziua Z, în porturile din sudul Angliei, trupele și materialul destinat invaziei.

Într-un anume moment al realizării acestei construcții, un om calificat, care lucra la Plan, a ridicat receptorul din furcă și a cerut statul major al amiralului Ramsay.

— Fiți atenți, a spus el, ne îndreptăm către un dezastru. Vor fi prea multe vase și nu destule porturi. Vreau să spun că porturile de pe coasta sudică nu au destui kilometri de cheu astfel încît toate șalandele să poată acosta, încărca și pleca în doar cîteva zile. Durata încărcării ar trebui prelungită pe mai multe săptămîni, lucru imposibil. A construi de acum și pînă în primăvara lui 1944 numeroși kilometri de diguri, prevăzute cu macarale, mi se pare a fi la fel de imposibil. Atunci? Dacă nu vom găsi o soluție, vom asista la un blocaj dramatic.

Și din nou nevoia a stimulat spiritul inventiv. S-a trecut atunci la construirea nu a doi kilometri de diguri, ci la aceea a

22
hard -urilor.

Hard-urile erau simple piste (mai exact, podine) rezistente ce coborau spre mare. Au fost instalate cam peste tot în jurul porturilor coastei de sud. Șalandele aveau să sosească, să-și pună botul pe „hard“, să-și coboare rampa și să-și deschidă etrava-poartă; oameni și vehicule aveau să se îmbarce apoi direct. În fapt, operația era una inversă debarcării. A fost de ajuns să se ivească ideea. Cei care și-ar fi zis cît de surprinzător este faptul că ea nu se născuse mai devreme se duceau cu gîndul la trecutele veacuri în care oamenii încărcau în porturi, cu ajutorul macaralelor sau al unor

aparate asemănătoare, nave care erau niște lăzi ce nu se deschideau decît în partea de sus. Obişnuinţa este a doua natură.

Toţi ofiţerii din Marina Regală şi din cea americană erau îmbarcaţi, imediat după terminarea şcolii, la bordul navelor de război şi al navelor auxiliare devenite din ce în ce mai numeroase. Marina comercială ducea o atît de mare lipsă de cadre, încît americanii încredinţau uneori comanda cargourilor, ce navigau în convoi, unor tineri ofiţeri formaţi în mare grabă şi care nu se pricepeau decît să urmeze nava din faţa lor. Şi totuşi mai trebuiau găsiţi ofiţeri care să comande miile de şalande de debarcare; comandanţii aceştia trebuiau să fie în stare să execute manevre în porturile înţesate ale coastei de sud şi în aglomeraţia din faţa „hard“-urilor, să îmbarce cu mare viteză trupele şi materialul, să navigheze în Canalul Mîneei urmînd exact, deseori noaptea, şenalele dragate, să atingă uşor fundul apei în chiar punctul prevăzut, probabil sub focul inamicului, în sfîrşit, să elibereze locul cît mai repede, spre a se reîntoarce în Anglia şi spre a o lua de la capăt. În Marea Britanie (la Lochailort, în Invernesshire) şi în mai multe porturi sau oraşe din Statele Unite au fost create centre speciale de instrucţie. Elevii lor erau, în cea mai mare parte, tineri care voiau să devină ofiţeri de marină; durata studiilor era, provizoriu, scurtată. Fuseseră aleşi oameni robuşti, energici, înzestraţi cu reflexe bune. Instruirea lor specială dura patru luni. Aproape toţi s-au descurcat de minune. După invazie, s-a observat chiar (fără a se spune foarte deschis) că la reluarea şi încheierea pregătirii, ei erau ofiţeri mai buni decît cei care nu beneficiaseră de această experienţă.

Armada de şalande, cargouri şi transportoare, precum şi de remorchere ieşite din secţiile porturilor artificiale, avea să fie escortată, pe timpul traversării, de nave de război, dintre care unele aveau şi misiunea de a măcina cu artileria de bord sistemele de apărare ale inamicului.

La începutul lui decembrie 1943, amiralul Ramsay a stabilit lista navelor de război necesare. La vremea aceea se convenise ca toate forțele navale necesare operației „Neptun” să fie date de Marina Regală a Marii Britanii, întrucât marina Statelor Unite se găsea mult ocupată în Pacific și în escortările convoaielor transatlantice. Între amiralul Ramsay și Amiralitate a avut loc dialogul următor (dialogul rezumă notele și mesajele schimbate):

Ramsay: — Am nevoie de următoarele nave: 2 cuirasate; 3 monitoare sau alte nave echivalente cu cuirasate; 15 crucișătoare; 107 distrugătoare; 48 corvete; 64 vânători de submarine; 228 ambarcații cu motor, vedete torpiloare și canoniere.

Amiralitatea: — Ați observat că toate la un loc dau cifra de 467 nave de război?

Ramsay: — Da! Și după cum ați putut băga și dumneavoastră de seamă, lista nu cuprinde dragoarele de mine. Între altele, „Neptun” va fi cea mai mare operație de dragaj din istoria maritimă. Voi avea nevoie de cel puțin douăsprezece flotile, adică – punînd la socoteală și dragoarele de rezervă – cam 150 de unități.

Amiralitatea: — Nu pierdem din vedere importanța primordială a „Neptun”-ului, dar la urma urmei ea nu este decît o anumită operație în ansamblul războiului. Noi răspundem de întreg mersul războiului naval pe cele Șapte Mări. Vă cerem să țineți seama de situația aceasta și să vă reduceți exigențele.

Ramsay: — Imposibil. Nu am cedat nicidecum tentației binecunoscute în statele majore, de a cere mai mult pentru a obține ceea ce îmi trebuie. Cererea mea corespunde unor necesități corect evaluate.

Amiralitatea: — Ceea ce ni se pare cu neputință de satisfăcut în cererea pe care ne-o faceți este punctul privind distrugătoarele, corvetele și vânătorii de submarine. Dacă v-am acorda tot ceea ce ne cereți, navele rămase la dispoziția noastră, din această categorie, ar fi mult prea puține. Ar

trebui să le cerem un efort intolerabil, iar pe anumite teatre de operații reducerea efectivelor lor ar putea fi primejdioasă. Vă cerem să vă gândiți la o reducere de 40% la respectivele categorii.

Ramsay: — Nu mă pot gândi la o asemenea reducere.

Amiralitatea: — Ni se pare că v-ați putea reduce simțitor cererea la categoriile indicate dacă, în loc de a prevedea escortarea convoaielor ce traversează Canalul Mîneei, ați stabili un sistem de patrulare la fiecare flanc al rutei dragate.

Ramsay: — Mi-a venit și mie ideea aceasta, dar după ce am analizat-o, am îndepărtat-o. În zilele Z, Z+1, Z+2 și Z+3 vor fi prea multe nave pe mare ca să ne putem mulțumi cu un dispozitiv de patrulare în flancuri. Chiar și pătrunderea unui singur inamic în interiorul dispozitivului ar fi devastatoare. Și apoi, vom fi siliți să organizăm zilnic, vreme de cel puțin cinci-șase săptămîni, trecerea a măcar opt convoaie de nave și douăsprezece convoaie de șalande de debarcare. Dușmanul va face totul pentru a tăia calea Anglia-Normandia, vitală pentru corpul expediționar. Nu pot trece cu vederea nici faptul că ruta aceasta se sfîrșește într-o zonă situată între bazele navale Le Havre și Cherbourg. Potrivit informațiilor pe care le deținem, germanii au în Canalul Mîneei sau la Brest patrusprezece distrugătoare și mai pot aduce altele din Baltica și din Norvegia. Ne putem aștepta să vedem apărînd în Canalul Mîneei, încă din ziua Z, peste o sută de vedete torpiloare. Tot potrivit informațiilor pe care le avem, aproximativ 130-200 de submarine germane pot atinge zona căilor noastre de acces între ziua Z și Z+2.

23

Amiralitatea: — Bombardiere din „Coastal Command” vor asigura apărarea convoaielor împotriva submarinelor...

Ramsay: — Protecția aceasta va fi valabilă ziua. Cea de noapte nu poate fi încredințată decît unor escortoare de suprafață. Sînt silit să-mi fixez pretențiile în privința navelor ușoare, prevăzînd un anume procentaj de pierderi în largul

plajelor de invazie. Nu mă las amețit de amenințarea armelor secrete germane, dar nu putem uita că germanii ne-au și scuturat scoțînd, succesiv, minele magnetice, minele acustice, torpilele acustice și nu vă este străin – ca și mie dealtfel –

24

faptul că acum pun la punct bombele zburătoare . Dacă mai au în rezervă ori gata pregătită o armă nouă, o vor folosi, firește, de îndată ce vom asalta continentul. Pentru toate aceste motive, vă confirm că cererea mea constituie un minimum privind securitatea operației „Neptun“.

Amiralitatea (după cîteva zile de tăcere): — Adoptăm punctul dumneavoastră de vedere. Ne vom strădui să vă punem la dispoziție navele cerute.

La statul major al amiralului Ramsay (Stat major „X“), la statul major al generalului-locotenent sir Frederick Morgan (ex Cossac), la Cartierul General al Grupului de Armate 21 (viitorul corp expediționar britanic), ca și în birourile Ministerelor Aprovizionării, al Combustibilului și energiei, al Înzestrării (trupelor), al Transporturilor de război, la Ministerul muncii și în alte servicii, militari și civili britanici și americani lucrau la pregătirea invaziei.

O notă făcuse cunoscută data prevăzută pentru debarcare: 1 mai 1944. Hotărîrea fusese luată la conferința de la Teheran. Pentru data aceea trebuiau, așadar, să fie pregătite: tonajul material și numărul de șalande necesare, flota de protecție și de bombardare, flotilele de dragare și remorcare, escadrele aeriene; trebuia prevăzută instalarea în sudul Angliei a unor tabere mari de adunare și a unor tabere de triaj pentru trupe, precum și depozite pentru materialul de război, muniții, aprovizionări; trebuia întărită la timp, în zona aceasta de concentrare, apărarea antiaeriană, vînătoarea aeriană și protecția radar; trebuiau pregătite planurile privind transportul pe teritoriul Marii Britanii a trupelor și a materialului, precum și îndrumarea de-a lungul coastelor a

transporturilor, cargourilor, șalandelor de debarcare, a secțiunilor constituind porturile artificiale.

O parte din proiectele și pregătirile acestea trebuia pusă la punct cu o grijă deosebită: era partea privind atacul inițial. Dacă se dorea surprinderea inamicului și evitarea dezordinii, se cerea ca într-un anume moment, ce ar fi precedat cu puțin ziua Z, toate mișcările de trupe și material destinate atacului să se desfășoare conform unui orar calculat pe minute. Planul Cossac, acceptat la Quebec, prevedea că asaltul asupra plajelor normande avea să se desfășoare pe frontul a trei divizii, cu două divizii de întărire imediată. Militarii și civilii angrenați în pregătirea invaziei lucrau pe această bază, adunînd cu migală vagoane, butoaie, lăzi cu rații K și E, ore de muncă. Nu puteau ști că peste trei săptămîni calculele lor nu aveau să mai facă nici doi bani și că aveau să fie nevoiți să o ia de la capăt.

V

PERMISII SUSPENDATE

La 24 decembrie 1943, președintele Roosevelt a anunțat la radio numirea generalului Eisenhower în funcția de comandant-șef al forțelor expediționare aliate. (*Supreme Commander Allied Expeditionary Forces* – prescurtat: SCAEF)

Întrucît Statele Unite trebuiau să furnizeze cel mai puternic contingent de trupe și aproape tot materialul pentru invazie, se știa deja de mai multe luni, în cercurile militare cel puțin, că acest comandant suprem avea să fie un american. O singură întrebare se iva: cine va fi, Eisenhower sau

Marshall? Se pare că însuși Roosevelt a șovăit pînă în ultima clipă.

Adevăratele motive, pentru care l-a preferat în final pe Eisenhower, nu le-a dezvăluit niciodată. Într-o asemenea situație, responsabilul alegerii își ia infinit de multe măsuri de prevedere, spre a nu răni susceptibilitatea omului neales: acesta este un organizator remarcabil, un mare șef militar, ar fi neîndoios omul situației respective dar, pe de altă parte, este atît de indispensabil în postul pe care îl ocupă în clipa aceea, încît scoaterea lui de acolo ar atrage după sine perturbări etc... Pe scurt, preferat a fost Eisenhower. Anumiți istorici au afirmat că Churchill ar fi intervenit în favoarea sa. În realitate, tot ceea ce putem ști sigur în privința conferințelor de la Cairo (unde au fost două) și de la Teheran ne face să credem că opinia lui Winston Churchill nu a cîntărit greu în împrejurarea dată.

Nu exagerăm deloc dacă spunem că în vremea aceea Roosevelt părea să încerce o satisfacție răutăcioasă ori de cîte ori îi juca aliatului său un renghi. Îl socotea pe Churchill un imperialist-colonialist incorigibil; îl mai irita și prin insistența sa de a propune o debarcare în Balcani. Premierul britanic a revenit asupra acestei idei de nenumărate ori, direct sau indirect, el însuși ori prin vreun intermediar, cînd venind cu asigurări că debarcarea în Balcani ar înlocui în mod avantajos „Overlord“-ul, cînd sugerînd-o ca pe o operație secundară.

— Știu prea bine ce vrea, spunea Franklin Roosevelt fiului său Eliott. Vrea să mențină Armata Roșie cît mai mult timp în estul Europei. Se gîndește la anii de după război, se teme ca sovieticii să nu devină prea puternici. S-ar prea putea ca ei să devină cu adevărat foarte puternici în Europa. Rămîne de văzut. Sînt în joc foarte mulți factori.

Judecînd rațional, am putea spune că motivele desemnării lui Eisenhower au fost următoarele: Ike era un organizator tot atît de excelent ca și Marshall; era mai bun diplomat, iar Roosevelt, în pofida plăcerii sale de a-l sîcîi pe Churchill, gîndea că Eisenhower ar izbuti mai bine decît Marshall în a

face să triumfe, fără drame și oricât de frecvent ar fi fost nevoie, punctul de vedere american în viitoarele discuții de la Londra; Eisenhower era mai tânăr decât Marshall, nu era o personalitate politică, fără să-i lipsească totuși înțelegerea politică; s-ar fi priceput, adică, să adapteze conducerea operațiilor militare la vederile generale ale lui Franklin Roosevelt.

În urma numirii lui Eisenhower, și a celorlalte numiri anunțate aproape imediat după aceea, componența înaltului comandament al „Overlord“-ului era următoarea:

Comandant suprem: general Dwight D. Eisenhower (american);

Comandant suprem adjunct: mareșal al Aerului, sir Arthur Tedder (britanic);

Comandant-șef al Forțelor navale aliate: amiral sir Bertram Ramsay (britanic);

Comandant-șef al Forțelor aeriene aliate: mareșal al Aerului sir Trafford Leigh Mallory (britanic);

Comandant al forțelor terestre britanice (și canadiene): general Montgomery (britanic).

Nu a fost desemnat nici un comandant al Forțelor terestre aliate. Dar s-a hotărât ca în prima fază a invaziei generalul Montgomery să fie însărcinat cu „coordonarea tactică a tuturor forțelor terestre aliate”.

„Comanda forțelor britanice a fost atribuită generalului Montgomery, alegere pe care o găsesc acceptabilă”, a scris Eisenhower. Aprecierea nu este de un entuziasm delirant. Eisenhower nu a ascuns niciodată că l-ar fi preferat pe Alexander. „Îl socoteam pe Alexander drept primul strateg britanic. Dovedea, în plus, multă cordialitate și camaraderie. Americanii îl iubeau instinctiv”. Este un fapt cert că în privința cordialității și a camaraderiei Montgomery nu putea fi socotit un campion. Mai multe șanse ar fi avut într-un concurs de austeritate și de autocontrol, mai cu seamă dacă nuanța originalității ar fi adus un surplus de puncte.

Înainte de octombrie 1942 era ca și necunoscut de lume, pînă și în Marea Britanie. Originar din Irlanda de nord, se născuse la Moville, County Donegal, la 17 noiembrie 1887. Tatăl său, reverendul H.H Montgomery, era un episcop cu dioceză; bunicul, de asemenea. Scrisese bunicul și o „Viața lui Christos”. El însuși era profund, ba chiar am putea spune exagerat de cucernic. Cel mai mult îl admira pe Oliver Cromwell. Bernard Montgomery nu a băut niciodată decît ceai sau apă. Nu a fumat nici măcar o țigară. Fusesse căsătorit, avea un fiu, era văduv.

Cariera sa – banalitatea, devenită ofițer de infanterie. În 1908 este absolvent al școlii militare din Sandhurst; în 1914, căpitan; după două răniri în Franța, primește decorația

25

26

Distinguished Service Order și *Crucea de război*.

Ocupă apoi Renania, după care a stat prin diferite garnizoane în Anglia și India. În 1938, Montgomery comandă o divizie în

27

Transiordania. General-maior la începutul celui de-al doilea război mondial, iată-l reîmbarcîndu-și trupele la Dunkerque. Decembrie 1941. Montgomery este numit comandant-șef al forțelor terestre din sudul Angliei. În timp ce ocupă acest post, începe să se vorbească despre el în armată.

Zona aceasta de sud trebuia să fie un fel de poziție înaintată, după părerea lui „Monty”. Nu știm încă ce anume s-ar putea întîmpla acolo într-o bună zi; oricum, însă, acolo se cădea să fie făurită armata victoriei. Pentru început, toți ofițerii și trupa, pînă la gradul de general de brigadă, erau obligați a participa la un cross- country (alergare denumită la noi „cros”) de unsprezece kilometri (șapte mile) o dată pe săptămînă. Ceva mai tîrziu, după ce a dispărut teama invaziei, cursa avea să fie redusă la nouă kilometri (șase mile). La statul major al lui Montgomery, toți ofițerii, soldații și funcționarii civili trebuie să participe în fiecare dimineață, la

ora 7, la o ședință colectivă de educație fizică. Montgomery însuși ia parte la toate: cros și gimnastică.

— În ochii fiecărui om din armata asta trebuie să sclipească fulgerul bătăliei, declara el.

În iunie 1942, forțele terestre din sud făceau instrucție în Devonshire. Batalioanele escaladează colinele verzi, se desfășoară în trăgători prin pășuni. Când fac halte prin sate, la ceasul dejunului, soldații se pornesc să ia cu asalt hanurile – așa este obiceiul – ca să mănânce și să-și stingă setea. Dar sînt opriți, nu-i nimic de făcut. Sergenți din poliția militară barează ispititoarele intrări, din ordinul generalului Montgomery. Trupele aflate la aplicații trebuie să se mulțumească cu rațiile reglementare ce li s-au împărțit, ca și cum s-ar găsi într-un ținut devastat. Aspră clipă, mai cu seamă pentru șmecherii care se învîrtiseră să nu ia cu ei decît o raniță goală. Familiile de englezi în vacanță se uitau cu milă la soldații posomorîți, copiii le strecurau bomboane sau cîte o sticlă de sifon...

La bilanțul aplicațiilor, Montgomery a început prin a declara în timp ce se așeza:

— Nu aprob să se fumeze în timpul ședințelor; nici să se tușească. Așadar, nu se va fuma. Aveți două minute ca să tușiți. Pe urmă, nu se va mai tuși douăzeci de minute. Și din nou voi îngădui șaizeci de secunde pentru tuse.

La 18 august 1942 a fost numit comandantul Armatei a 8-a în Egipt, înlocuindu-l pe Auchinleck. Peste două luni ataca

28

Afrika Korps , punîndu-l pe fugă la El-Alamein. Strălucită victorie. Pregătirea atacului de către artileria și aviația tactică ținuse douăsprezece zile. Nemaipomenit de originalul Montgomery avea, pe linie militară, reputația de a nu lăsa nimic la voia întîmplării. „Posedă o remarcabilă pricepere tactică în ce privește bătălia pregătită, a mai scris Eisenhower. În studierea pozițiilor și a situațiilor inamicului, în combinațiile cu blindate, artilerie, aviație și infanterie avînd

drept țintă asigurarea succesului tactic, el este precis, meticolos, sigur pe sine.“

În timpul invaziei, Ike s-a văzut deseori nevoit să se stăpînească, pentru a nu-și manifesta iritarea în fața a ceea ce numea excentricitățile deliberate ale lui „Monty”. Acesta trăia departe de toată lumea, într-o rulotă, înconjurat de câțiva aghiotanți; refuza, oricare ar fi fost împrejurările, să aibă de-a face cu vreun ofițer din alt stat-major decît dintr-al său.

După ce a fost semnat la Berlin protocolul capitulării germane, Montgomery i-a scris lui Eisenhower, pentru a-i mulțumi de răbdare: „Nu sînt un subordonat comod, îmi place să acționez după bunul meu plac. Dar m-ați menținut pe drumul cel bun, într-o perioadă grea, furtunoasă, și m-ați învățat multe”. Nimeni nu ne oprește să gîndim că uneori i s-o fi părut greu lui Montgomery să se simtă sub ordinele unui american mai tînăr decît el și căruia nu-i fusese dat să audă tun vrăjmaș înainte de a fi general.

Ridicarea în funcția de comandant suprem l-a prins pe Eisenhower – dacă se poate spune așa – în plină campanie, în Italia. Roosevelt i-a dat vestea la 12 decembrie, la Tunis, în timp ce i se așeza alături, în mașină:

— Ei bine, Ike, mi se pare că vei comanda operația „Overlord“.

Generalul-locotenent Jacob L. Devers, pînă atunci comandant al forțelor americane în Regatul-Unit, a fost numit comandant-șef al teatrului de operații mediteranean, în timp ce în Italia operațiile tactice erau încredințate generalului Clark. Montgomery venise la Cartierul General al lui Eisenhower, în Tunisia.

— Atît președintele, cît și generalul Marshall stăruie să stau cîteva zile în Statele Unite înainte de a-mi lua în primire noua funcție, i-a spus Ike. V-aș fi recunoscător să mă reprezentați pînă ce voi sosi la Londra. Examinați îndeaproape planul de asalt al coastei normande. Mi-a fost prezentat în fugă, sînt de atunci cîteva săptămîni, dar nu mi

se pare desăvârșit. Găsesc că un atac inițial pe un front de numai trei divizii nu constituie un bun punct de plecare. Trebuie făcut mai mult, aveți grijă. Țineți-mă la curent. Pe curînd.

Părăsind comanda Armatei a VIII-a, Montgomery a sosit la Londra la 2 ianuarie 1944. A cerut imediat să vadă Planul. Peste trei zile prezenta statului major interaliat un raport în care conchidea că efectivele prevăzute pentru asaltul final erau insuficiente. Era nevoie de cel puțin cinci divizii de întărire imediată. Eisenhower l-a vestit de la Washington că este de acord. La 13 ianuarie a sosit la Londra, iar la 14 pregătirea invaziei a început pe noi baze, de data aceasta definitive.

Încă de la început s-a văzut că dezlănțuirea atacului la data de 1 mai 1944, așa cum i se făgăduise lui Stalin, era cu neputință. Creșterea efectivelor menite asaltului inițial răsturna toate calculele și chiar dispozițiile deja luate. Eisenhower ceru ca operația „Overlord” să fie amînată cu o lună. I s-a aprobat.

Ziua Z nici nu fusese măcar fixată. Alegerea ei depindea de marea, de lumina lunii, de condițiile meteorologice și de mulți alți factori, nici ei însă determinați. Se luase doar hotărîrea ca ziua Z să fie în prima săptămînă a lunii iunie, data exactă urmînd a se stabili ulterior.

Eisenhower își instalase SHAEF-ul (*Supreme Headquarter*

29

Allied Expeditionary Force) în preajma Londrei, la Bushey Park. Mașina aceasta de pregătit și condus invazia avea să fie uriașă, numărînd în cele din urmă treizeci de mii de militari și funcționari civili. Au existat specialiști care au scris, cu o plăcere vizibilă și chiar cu un fel de beție, broșuri și cărți întregi despre organizarea progresivă a comandamentului „Overlord”, despre SHAEF. Și, pe măsură ce se înainta în cunoașterea Planului și a invaziei înseși, se vedea că numărul

acela monstruos de stat-majoriști, de scribi, de telefoniști și de mesageri era necesar.

Mișcările și nevoile trupelor erau prevăzute în detaliu, iar în privința trupelor din primul eșalon erau chiar pe minute. Se calculase, astfel, că pentru fiecare detașament de șapte sute de oameni, SHAEF-ul avea nevoie de o mie de persoane. După aceea, bineînțeles, proporția a scăzut și a devenit normală.

Eisenhower plasase în diferite puncte strategice ale SHAEF-ului anumite minți luminate, care aveau misiunea de a menține constant o privire de ansamblu limpede asupra liniilor mari ale Planului și să vegheze ca nu cumva mașina să înceapă a funcționa, la un moment dat, în circuit închis.

Directiva dată de Eisenhower de către statul major interaliat era foarte simplă. Paragraful esențial al acesteia spunea:

„Veți pătrunde pe teritoriul european, apoi, în cooperare cu celelalte națiuni aliate, veți întreprinde operații cu scopul să ajungeți în inima Germaniei și să-i distrugeți forțele armate”.

Statul major al amiralului Ramsay lucra la elaborarea planului privind trecerea trupelor peste Canalul Mîneicii.

Problema nu se limita la transportul primelor divizii de atac. Imediat după stabilirea capului de pod urma să înceapă trecerea unor forțe întrunind 26-30 de divizii, care trebuia să se facă foarte repede, prevăzîndu-se o rezervă de trei-cinci divizii pe lună, pînă la o dată nedeterminată.

— Trebuie să evităm ca navele noastre să acționeze simultan, a declarat amiralul Ramsay, căci vor avea pe rînd nevoie să se alimenteze cu păcură, să se reprovizioneze, să fie revizuite și reparate. În afară de aceasta, dacă toate s-ar afla în același timp, într-o parte a Canalului Mîneicii, apoi în cealaltă s-ar produce în porturile noastre și în punctele de debarcare o gîtuire groaznică. Evident, nu putem concepe încă operația în ansamblul ei, și nici nu putem calcula de pe acum de cîte ori va trebui să traverseze fiecare navă Canalul, dar putem stabili foarte bine un program pe cîteva zile,

program care să fie revăzut ori de câte ori va fi nevoie, pentru a-i aduce modificările de detaliu necesare.

Așa s-a și făcut. Amiralul Ramsay a înființat un birou

30

special denumit TURCO (*Turn Control Organisation*)
însărcinat cu organizarea și controlul rotației navelor. Un alt

31

birou, numit BUCO (*Build-up Control Organisation*), avea sarcina să se ocupe de echilibrarea nevoilor militare și a tonajului disponibil.

Pentru a cunoaște nevoile militare, era suficient să consulți un document elaborat de SHAEF intitulat „Q-Appreciation”. (Biroul Q corespundea, aproximativ, Biroului 4 de stat-major, dar avea atribuții mult mai largi, în raport cu necesitățile marilor operații militare moderne). Documentul acesta cuprindea lista completă a efectivelor angajate în invazie: oameni, vehicule, arme, materiale și aprovizionări. Avea să servească drept bază în calculele organizatorilor operației „Neptun” și în ale celor care se ocupau de transportul trupelor și al materialului spre porturile de îmbarcare.

Un alt plan important, care pune în lumină competența statului major al amiralului Ramsay, era cel al bombardării coastei inamice de către artileria navelor.

Se prevedea ca bombardarea să înceapă în ziua Z la ora H-40 minute. Tunurile de pe cuirasate urmau să tragă la o distanță de 15.000 metri cu muniție perforantă de 356 mm și 380 mm asupra bateriilor fixe și a fortificațiilor.

Crucișătoarele și distrugătoarele aveau să tragă cu artileria lor de calibru mijlociu asupra sistemelor de apărare de pe toate plajele, chiar înainte de debarcarea primelor valuri de atac, creînd un baraj rulant de la linia litoralului spre partea de sus a plajelor (platforma continentală). Tirul acesta asupra plajelor a fost denumit în documente „stropire”. Șalande armate cu aruncătoare de rachete trebuiau să participe și ele

la acțiune. Pentru scurt timp puterea de foc a unei șalande cu aruncător de rachete echivala cu aceea a 80 de crucișătoare ușoare sau a 200 de distrugătoare. Se constata, la experimentare, că din pricina căldurii răspândite de rachete era nevoie ca echipajele să fie protejate cu veșminte ignifuge, iar puntea trebuia udată întruna; totuși ea se ondula. „Stropirea” plajelor urma să înceteze la H-3 minute.

Artileria de pe nave trebuia apoi să execute, la cerere, trageri de sprijin în fața trupelor care înaintau pe uscat sau la flancurile lor, precum și asupra unor obiective desemnate, pînă ce trupele vor fi înaintat dincolo de bătaia tunurilor.

Toate aceste bombardamente ale artileriei de pe nave trebuiau, firește, să fie coordonate cu bombardamentele aviației. Ofensiva aeriană locală destinată a sprijini debarcarea trebuia să înceapă în ziua Z, la scurt timp după ora 0, printr-un bombardament de mai multe ore, așa-zis de „înmuiere”, executat de „Fortărețele Zburătoare”, de avioanele „Lancaster”, „Halifax” și „Liberator” ale forțelor aeriene britanice și americane. De la ora H-35 minute la ora H-30 minute, bombardierele grele ale Armatei a VIII-a aeriene a S.U.A. trebuiau să ia parte la „stropirea” plajelor, aruncînd aproape 2.000 tone de bombe.

O altă problemă importantă era cea a alimentării navelor cu muniții. Navele acestea aveau să consume cantități uriașe de proiectile. După golirea buncărelor, aveau să vină să se reprovizioneze în Anglia și era neapărată nevoie ca operația aceasta să se facă în mare viteză. S-a luat așadar hotărîrea ca în porturi anume desemnate să existe șalande gata pregătite cu cîte o încărcătură de muniții necesară cutărui tip de navă. De îndată ce ea ar fi depășit digurile, șalanda o acosta.

— Atenție! a spus unul dintre șefii Artileriei Navale. Există un amănunt la care încă nu ne-am gîndit: fiecare navă va trage pe o durată de timp incomparabil mai mare decît aceea din oricare altă bătălie navală, astfel că *țevile tunurilor navelor se vor uza*. Trebuie, deci, să se prevadă că navele

reaprovizionate cu muniții vor putea cere să li se schimbe și țeștile tunurilor.

A fost reținută, prin urmare, ideea de a ține pregătite în porturile coastei de sud un anumit număr de țevi de schimb. Totuși, întrucât un tun de 380 mm cîntărește cam o sută de tone, iar transportul unor asemenea mase pe teritoriul insulei ar mai fi ridicat și alte probleme, s-a convenit ca putoarele de mine și cuirasatele să-și schimbe țevile tunurilor în porturile apropiate de arsenale, adică mai ales în nord.

În toate regiunile Marii Britanii și ale Irlandei de nord cîmpia era înțesată cu barăci Nissen (în formă de tunel) și cu corturi așezate de-a lungul aleilor de zgură ce duceau spre terenurile de exercițiu.

Vreme de aproape patru ani, cîteva regimente britanice duseseră în lagărele acestea o viață după tipic, prea puțin diferită de viața militară din timp de pace. Oamenii mai aflau cîte ceva despre război citind ziarele, ascultînd la radio reportaje privind Africa de nord sau frontul sovietic, auzind noaptea, uneori, zumzetul bombardierelor germane și riposta antiaerienei. Alte regimente fuseseră trimise în Africa și se întorseseră mai mult sau mai puțin decimate; după ce au fost

32

recompletate, și-au continuat viața de tabără .

Odată cu sosirea americanilor se înmulțiseră și taberele. Aproape că nu exista oraș lîngă care să nu se fi instalat cel puțin una; iar militarii, seara, făceau curte fetelor.

Spre toamna anului 1943, efectivele americane și britanice au fost trimise, succesiv, pe fracțiuni, în centrele de antrenament situate nu departe de litoral. În porturi și pe plaje, oamenii au învățat – cu ajutorul unor marinari anume destinați – să se îmbarce repede în șalande și în vasele de transport, să-și găsească locul în ele cu nu prea multă stîngăcie, să debarce și mai repede, să treacă prin apă sub focul inamicului.

Începînd din decembrie 1943 exercițiile au fost executate în condiții cît mai apropiate cu putință de cele ale atacului real, cu participarea marinei și a aviației. Oamenii au învățat să înainteze pînă la trei sute de metri în spatele barajului mobil de artilerie cît și al bombelor de avion; uneori, cîte o schijă le ciocănea casca. Se tîrau prin nisip și prin mocirlă, săpîndu-și gropi individuale sau instalînd în mare viteză puncte de comandă provizorii cu aparate de emisie-recepție sau posturi de prim-ajutor.

Printre ei se găseau și unii care nu se întâlneau niciodată cu focul, cum s-a mai arătat; alții se căliseră în Africa, unii erau veterani ai Transiordaniei, ai Indiei, alții luptaseră în China sau în Pacific.

La începutul lui ianuarie 1944 toate unitățile destinate invaziei au fost constituite cu efective de luptă definitive: pe cât cu putință s-a avut în vedere ca fiecare să cuprindă un anumit procent de „oameni vechi“.

Armata britanică își instalase în răsăritul Angliei un fel de laborator tactic. Era un teren pe care fuseseră dispuse toate obstacolele utilizate de germani și despre care se știa din fotografiile luate din avion sau prin Serviciul de Informații: cazemate, redute, colți din beton, rețele de sîrmă ghimpată, șanțuri antitanc etc... Acolo erau experimentate, zilnic, toate soiurile de mașinării imaginate de arma Geniului pentru a distruge ori trece obstacolele. Ca de exemplu tancurile special echipate pentru a transporta la locurile indicate podurile prefabricate care trebuiau să înlesnească traversarea șanțurilor, a rîurilor; sau detectoarele de mine, aruncătoare de flăcări, precum și „torpila Bangalore“, invenție remarcabilă prin ingeniozitatea ei.

Încă din războiul din 1914-1918, misiunea de a deschide breșe în rețelele de sîrmă ghimpată fusese încredințată infanteriei, care o îndeplinea mai totdeauna cu prețul unor mari jertfe. Torpila Bangalore era un tub lung umplut cu exploziv. Tubul era aruncat în sîrma ghimpată pe care o distrugea jur împrejur, ca și minele – dacă existau; geniștii veneau după aceea ca să curețe drumul de acces.

Perfecționarea cea mai apreciată de către soldați a fost aceea care a constatat în a dota tancurile cu tunuri speciale în stare să arunce tuburi Bangalore. Tancul lansa o torpilă, înainta în spațiul curățat, apoi o lansa pe a doua și așa mai departe. Fiecare tanc era astfel echipat încît să poată deschide o breșă de cincizeci de metri lărgime.

Se înțelege că rezultatele obținute de acest laborator tactic au fost utilizate, de-a valma, de către toate trupele aliate.

Ar fi bine să ne formăm dinainte o idee, fie și schematică, despre operația ce consta în transportarea trupelor din taberele unde viețuiseră luni și luni, chiar ani, pînă la bardul navelor care aveau să le traverseze Canalul Mîneicii.

O deplasare de trupe reprezintă întotdeauna un eveniment plin de frămîntări, de pitoresc și complicații. Să ne închipuim o clipă ce avea să însemne, într-o țară suprapopulată, mișcarea unui milion de oameni echipați și a 200.000 vehicule, venind din toate colțurile și îndreptându-se spre numai douăzeci de locuri de îmbarcare.

Trupele și materialul urmau să fie îmbarcate potrivit unei ordini riguroase. Deplasarea lor trebuia să curgă neîntrerupt, fără poticniri. Concomitent trebuiau să se îndrepte spre aceleași puncte trenuri și camioane cu materiale și aprovizionări destinate întreținerii acestor trupe de îndată ce aveau să pună piciorul pe continent.

Iată planul imaginat de SHAEF.

Toate trupele trebuiau să fie aduse într-o „zonă de concentrare”, dar nici unul dintre punctele acesteia nu trebuia să fie la o distanță mai mare de 320 kilometri de locul de îmbarcare. Oprirea în zona aceasta putea dura două, trei săptămîni. Urmău a fi instalate acolo cîteva tabere provizorii.

După această primă etapă, trupele și materialul trebuiau să ajungă – pe drumul de fier sau pe șosea – în „taberele de triaj”. Acolo, unitățile aveau să fie împărțite în „grupe de vas” sau, dacă vreți, în încărcături complete: cele importante urmînd a efectua traversarea pe nave de transport, în timp ce altele, mai mici, destinate a forma una sau cîteva unități de luptă, aveau să traverseze Canalul la bordul L.S.I.-urilor, L.C.T.-urilor etc...

În „taberele de triaj” trebuia să se efectueze de asemenea înlocuirea vehiculelor deficiente și „impermeabilizarea” altora, supuse unor transformări de ordin tehnic menite a le ușura trecerea, fără avarii, în timp scurt, prin apa mării, de-a lungul plajelor. (După aceea erau „depermeabilizate”.) Vehiculele nu

puteau fi impermeabilizate cu mult înainte, deoarece lucrul acesta le îngusta mult raza de acțiune. Potrivit calculelor, staționarea în „taberele de triaj” trebuia să dureze, în medie, patru-șase zile; în anumite cazuri se putea ajunge la cel mult două săptămîni.

De acolo, grupele urmau să treacă, prin mijloace proprii, pe șosele, spre zona de îmbarcare. Staționarea în această zonă putea dura de la două ore la două zile. Acolo urma să li se țină trupelor o cuvîntare lămuritoare și să li se încredințeze „rația de debarcare” (rația K, cu o durată de douăzeci și patru de ore), o rație de rezervă, ciocolată vitaminizată, bani francezi.

Înainte de a se îmbarca, fiecare soldat trebuia să primească o masă caldă sau, cel puțin, un ceai cald. La bordul navelor aveau să existe fie prînzuri calde, fie „rații de trecere”, potrivit tipului navei. Tot înainte de a se îmbarca, oamenii trebuiau să primească pilule împotriva răului de mare și săculeți din hîrtie cafenie... pentru același rău de mare. Se socotea că nu vor sta la bordul navelor mai mult de patruzeci și opt de ore.

Fărîmițarea unităților în grupe, în „taberele de triaj”, ridica totuși cîteva probleme. Între momentul în care un regiment se găsea astfel divizat și cel în care el se regrupa dincolo de Canalul Mîneicii, majoritatea grupelor nu mai puteau dispune, de exemplu, de bucătăria regimentară, nici de serviciul medical. Astfel că în această etapă trebuiau prevăzute servicii temporare însărcinate cu hrănirea trupelor și, eventual, cu îngrijirea lor. Se mai cuvenea a fi prevăzute „cantonamente de rezervă” pentru trupele a căror îmbarcare ar putea fi în mod accidental întîrziată. Fusese stabilit ca fiecare luptător să primească înainte de îmbarcare o masă caldă sau un ceai, dar Serviciul Transporturilor decisese cu fermitate că nici unuia dintre oamenii aflați în drum spre îmbarcare nu-i era permis să se depărteze de vehiculul său mai mult de cîteva zeci de metri. Așadar, pretutindeni masa și ceaiul trebuiau transportate „la domiciliu”, trebuie deci prevăzut și materialul

pentru acestea. Și-apoi, firește că oamenii doreau să trimită, înainte de imbarcare, și câteva rînduri familiei: să fie, deci, prevăzută strîngerea curentă a poștei (din motive de discreție, desigur, poșta trebuia întîrziată). Nici instalarea unor latrine de-a lungul șoselelor nu trebuia uitată (în zona de debarcare, la fiecare sută de metri), precum și adăposturile antiaeriene.

Orice cititor care a cunoscut rigorile vieții militare își va spune desigur, parcurgînd enunțul acesta (incomplet oarecum), că organizatorii imbarcați își cam fanatizau îndatoririle, că le migăleau într-un chip excesiv. Să nu uităm că anglo-saxonilor nu le place improvizația, că pentru ei banii nu erau totul, că fără doar și poate comandantul dorea ca soldații să ajungă la bordul navelor neobosiți. Și, dacă este adevărat că acest „planning” ar fi putut fi mai puțin meticulos, tot atît de adevărat este și faptul că nu ar fi fost nevoie decît de foarte puțin nenoroc, de un bombardament serios ori de simpla uitare a vreunei prozaice nevoi umane pentru ca zona de imbarcare să se preschimbe într-o adevărată harababură, într-o mizerie de nedescris.

Prin tabere oamenii habar nu aveau cît de nesfîrșită și de sistematizată era grija ce li se purta dinainte; o ignorau cu desăvîrșire. Celui care le-ar fi descris cu admirație munca neîntreruptă a statelor majore, a birourilor, a zecilor de mii de ofițeri, de funcționari bărbați și femei care manipulau rigle de calcul, dictau, telefonau, dactilografiau, manevrau mașini de calculat, ei i-ar fi arătat disprețul acela nedezmințit al soldatului simplu față de hîrtoage.

Ei continuau să-și lustruiască încălțările, să-și curețe curelele, armele, cataramele, să defileze, să facă instrucție, marșuri, contramarșuri, să tragă cu mitraliera pe coastele colinelor și pe plaje. În luna ianuarie avusese loc, în regiunea Plymouth, exercițiul „Duck”, executat cu efectivul unei divizii și comportînd toate etapele operației, începînd cu concentrarea, trierea, imbarcarea, pînă la debarcarea de după bombardamentul aerian și naval. În martie a avut loc exercițiul „Fox”, cu două divizii.

Cel mai frământat subiect de discuție al soldaților era, desigur, acesta: „Pe când invazia?” Cele mai mărunte indicii erau întoarse pe față și pe dos, comentate... Se iscau discuții înflăcărâte, circulau, dar se și stingeau zvonuri dintre cele mai năstrușnice. Unii ziceau: „Invazia? Dați-mi voie să mă stric de rîs. O să-l așteptăm pe Adolf să dea înapoi.” Sau: „Tot greul o să cadă pe aviație. N-auziți cît aruncă acum pe continent?”

Cu toate acestea, în ultimele zile ale lui martie, oamenii din toate taberele, chiar și scepticii, au înțeles că ceva se pregătea cu adevărat. Ziarele și radioul anunțară că era interzisă traversarea în și din Irlanda. Regiunile de coastă din răsărit și sud fură închise călătorilor veniți din alte părți, în afara celor posedînd autorizație specială.

Și, lucru care marca într-adevăr începutul marilor evenimente, toate permisiile fură suspendate.

VI

TOTUL ESTE PREVĂZUT

La Cartierul General al Grupului de Armate 21, generalul Montgomery conducea pregătirile planului de atac al forțelor terestre. O făcea potrivit metodelor sale de fanatic al pregătirii minuțioase. Ordinea de sosire pe plaje, reperarea primelor obiective, înaintarea spre interior – iată capitolele în care se înscrisa desfășurarea operației, ceas cu ceas și chiar, pentru anumite episoade, minut cu minut. Diagramele oglundind sosirea pe plajă păreau să fi fost întocmite de inginerii unui mare nod de cale ferată. Pe hărți erau trasate zonele de

regrupare de dincolo de plaje și putea fi deslușită amplasarea prevăzută pentru fiecare companie. La 5 aprilie, Montgomery i-a telefonat lui Eisenhower:

— Totul este gata. Aș dori să vă supun proiectul și să mă înțeleg cât mai grabnic cu aviația și cu marina.

Conferința de coordonare a avut loc la 7 aprilie, la Londra, la Școala Saint-Paul. Iată, în linii mari, proiectul lui Montgomery:

Porțiunea de coastă ce urma să fie atacată, largă de aproximativ o sută de kilometri, se întindea de la vărsarea râului Orne pînă la cea a râului Vire. Trupele trebuiau să debarce pe cinci plaje denumite convențional, de la est la vest: Sword, Juno, Gold, Omaha, Utah.

Armata a II-a britanică (în compunerea căreia două cincimi erau canadieni) urma să atace plajele din stînga, adică Gold, Juno și Sword. Armata I americană pe cele din dreapta, Omaha și Utah.

Înainte de atac, aveau să fie lansate, din planoare sau cu parașute, trupe aeropurtate: la stînga, Divizia a 6-a aeropurtată britanică; la dreapta, diviziile aeropurtate americane 82 și 101.

Armata a II-a britanică avea datoria să-și asigure cât mai repede un cap de pod solid, care să se întindă pînă la linia Saint-Lô – Caen: acolo se găseau terenurile pe care urmau să fie amenajate primele aerodroame. Între timp, Armata I americană trebuia să manevreze în așa fel încît să taie peninsula Cotentin și să ocupe Cherbourg-ul. Potrivit previziunilor, portul Cherbourg trebuia să cadă între Z+10 și Z+15 zile.

— De îndată ce vom fi pus bine piciorul pe pămînt, continuă Montgomery, planul meu este să amenințăm cu străpungerea flancul de est, adică sectorul Caen. Astfel vom atrage în acest sector principalele rezerve ale inamicului. Le voi fixa și combate acolo, folosind pentru aceasta armatele britanice și canadiene. Voi străpunge atunci flancul de vest, servindu-mă de armatele americane comandate de generalul

Bradley. Atacul urmează să fie dat în direcția sud, pînă la Loara, apoi spre vest, într-o mișcare largă de măturare spre Sena și Paris.

Forțele aliate trebuiau să înainteze apoi în direcția Belgiei, a Ruhr-ului și a Sarre-ului, spre a face joncțiune cu trupele debarcate în sudul Franței, care vor fi urmat apoi valea Ronului. Din pricina mijloacelor insuficiente, debarcările din Normandia și de pe coasta de sud nu puteau fi simultane. S-a convenit ca debarcarea din Sudul Franței (Operation „Anvil”) să aibă loc cît mai curînd, cu începere de la 15 iulie.

Planul Montgomery prevedea ca la sfîrșitul zilei Z, aliații să aibă pe uscat, fără a pune la socoteală diviziile aeropurtate, 8 divizii, plus cîteva comandouri speciale și aproximativ 14 regimente de tancuri. La Z+6, efectivele aveau să ajungă la 13 divizii (plus aeropurtatele) cu 5 brigăzi blindate britanice și un număr proporțional de unități americane de tancuri. În ziua Z+20, s-ar fi putut ajunge la efective însumînd 20-24 divizii.

— Va fi absolut necesar să asigurăm joncțiunea plajelor de debarcare și să pătrundem spre interior înainte ca împotrivirea dușmanului să se fi cristalizat, a mai spus Montgomery. Voi da ordine ca trupele de vîrf să depășească punctele de rezistență. Cred că ar trebui să ajungem pe Sena și Loara în ziua Z+90. Dincolo de asta, necunoscutul.

Imensa mișcare prevăzută a se desfășura peste Canalul Mîneei se preciza tot mai mult în fiecare zi.

Drumul aveau să-l deschidă dragoarele de mine. Urmău apoi forțele ce trebuiau să execute bombardamentul naval: una engleză, una americană. (Se știa acum că nave de război americane, dintre care trei cuirasate, aveau să participe la operația „Neptun“.) După aceea venea armada transportînd

33

trupele și materialul: liberty ships , cargouri, transportoare, L.S.T.-uri, L.S.I.-uri, L.C.T.-uri, L.C.I.-uri, L.C.V.P.-uri, escortate de nave de război.

În realitate, două armade trebuiau să înainteze împreună: gruparea operațională de est, britanică, și gruparea operațională de vest, americană. Fiecare avea să transporte: eșaloanele pentru primul asalt, „forțele de sprijin imediat”, „divizii de primă întărire”. Aceste forțe succesive trebuiau să plece din porturile și „hard”-urile coastei de sud: britanicii de la jumătatea estică, americanii de la jumătatea vestică. Apoi, respectiv, din porturile coastei de est și din Canalul Bristol.

O mișcare armonioasă trebuia să înmănuncheze curențele acestea de nave într-un cerc ideal trasat pe întinderea mării (care avea să fie balizat în momentul oportun) la vreo douăzeci de mile sud de Portsmouth. Cercul acesta, intitulat funcțional „zona Z” de către stat-majoriști, a fost botezat de către marinari – din cauza respectivei aglomerații – Piccadilly Circus. Din zona aceasta de concentrare trebuiau să se ramifice șenalele ce duceau spre plajele de atac.

Lista navelor de război prevăzute a participa la operația „Neptun” încă din prima zi, fie în cadrul escadrelor de bombardare, fie ca escortoare, cuprindea: 6 cuirasate, două monitoare, 22 crucișătoare, 119 distrugătoare, 113 fregate și corvete, 80 vase de patrulare, pescadoare armate și canoniere, 380 vedete torpiloare, canoniere mici și ambarcații cu motor. În plus, aproximativ 250 de dragoare.

Bineînțeles, elaboratorii planului nu trebuiau să se gândească numai la aceste vreo mie de nave de război. Mai erau transportoarele, cargourile, șalandele de debarcare de tot soiul și de toate tonajele. Planul „Neptun” a prevăzut, în final, deplasarea pe Canalul Mîneicii a peste cinci mii de unități navale.

Specialiștii au întocmit hărți pe care se găseau însemnate – zi de zi și ceas de ceas – pozițiile prevăzute pentru fiecare convoi, precum și cele ale navelor de escortă, ale dragoarelor și ale forțelor de bombardare. O muncă năucitoare. Cel dintîi amiral care a examinat diagramele acestea a observat că, frunzărindu-le repede, vedeai siluetele prinzînd parcă viață – convoaiele înaintînd pe mare, navele ducîndu-se și venind.

Hărțile au primit pe loc un nume. Li s-a zis „diagramele Mickey”.

Forțele ce urmau să participe la debarcare cuprindeau trupe din Marea Britanie și din colonii, trupe americane, nave britanice, canadiene, franceze (crucișătoarele *Montcalm* și *Georges-Leygues* trebuiau să ia parte la bombardamentul naval), poloneze, olandeze, norvegiene. Comunicarea între toate elementele aflate în acțiune nu trebuia să slăbească nici o clipă, mai cu seamă în faza de atac, altminteri s-ar fi născut dezordinea și ar fi venit, poate, dezastrul. În afară de comunicarea dintre nave, dintre nave și pământ, trebuia prevăzută și cea cu avioanele aflate în zbor, și cea cu cartierele generale dintre care o parte se găseau în Anglia, iar altele la bordul navelor.

Partea de plan care se referea la frecvențele transmisiilor prin radio creștea în fiecare zi. Fuseseră deja stabilite aproape optzeci lungimi de undă diferite.

Între timp, în mijlocul unui parc așezat la marginea mării, în regiunea insulei Wight, echipe de zidari și tinichigii finisau câteva vile cochete și un mic castel neogotic. Cei ce treceau pe șoseaua învecinată și vedeau această activitate se mirau poate că mai exista, în plin efort de război, preocuparea de a se clădi construcții de agrement; dar la englezi curiozitatea nu merge niciodată prea departe. Oricum, ar fi rămas foarte mirați dacă ar fi trecut pragul uneia dintre clădirile acestea: în loc de camere, de living-room-uri și de băi, ar fi dat peste hale mari pline de motoare electrice, de țevărie și mașini uriașe. Castelul neogotic și vilișoarele erau în realitate o stație de pompare. De acolo trebuia să pornească, prin Canalul Mîneicii, conducta de transport pentru combustibil.

Poate că cititorul nu a uitat dialogul dintre Geoffroy Lloyd, ministrul însărcinat cu Departamentul secret al Petrolului, și lordul Louis Mountbatten, pe atunci șeful Operațiilor combinate, dialog care a avut loc la 1 aprilie 1942:

— Oare serviciile mele vă pot fi de folos la proiectarea invaziei?

— Da. Puteți instala o conductă prin Canalul Mîneicii?

Mountbatten se gîdea ades la numărul enorm de petroliere (vase-cisterne) pe care l-ar cere transportul combustibilului destinat armatei de invazie. O conductă ar fi economisit nave, echipaje, timp, mii de lire sterline. În chiar ziua în care a fost pusă problema, anumiți experți au și început să o studieze.

Primul verdict a fost dat la cîteva săptămîni după aceea: proiect nerealizabil. Motivele – numeroase și impresionante.

Totuși, peste cîteva săptămîni, A.C. Hartley, inginer-șef la Anglo-Iranian Oil Company, care se gîndise și el între timp, l-a anunțat pe ministrul petrolului că a pus la punct un proiect:

— Este vorba de un tub flexibil armat, în genul cablurilor telegrafice submarine, dar gol pe dinăuntru. L-ar putea așeza niște nave cabliere.

Geoffroy Lloyd l-a și convocat pe Dr. Wright, director general al întreprinderii Siemens, căruia Hartley i-a arătat proiectul.

— Ne-ați putea face un eșantion? a întrebat Lloyd. E urgent.

Dr. Wright a telefonat după inginerul său șef. Peste două săptămîni, o navă puitoare de cabluri desfășura pe fundul Tamisei eșantionul lung de cîteva sute de metri.

Lordul Louis Mountbatten îi comunică lui Churchill succesul operației.

— Este foarte important, a spus primul ministru. Să se facă experiențe la scară mare și cît mai repede cu putință. Apelați la mine ori de cîte ori este nevoie să intervin.

Următoarea experiență a constatat în a așeza conducta în canalul Bristol, de la Swansea la Ilfracombe. Tubul gol, avînd un diametru de 75 de milimetri, fusese botezat „Hais”, cuvînt alcătuit din inițialele: Hartley, Anglo-Iranian și Siemens. Au fost fabricate două secțiuni de „Hais” de 45 de kilometri.

Tubul trebuia instalat dintr-odată, fără întrerupere, pe toată lungimea lui. Trebuia să se aibă, într-adevăr, în vedere un lucru, anume că în timpul operației ce avea să se desfășoare în Canalul Mîneicii nici vorbă nu putea fi să instalezi o secțiune de conductă, să te întorci pe urmă să mai iei una și așa mai departe.

S-a observat atunci că nici un cablier existent nu era destul de mare încît să poată imbarca 90 de kilometri de „Hais“. A fost ales un cabotier mare, pe care l-au transformat amenajîndu-i calele și instalîndu-i la bord troliuri și macarale. În felul acesta devenea corespunzător noii sale meniri. Iar locuitorii din North Devon nici nu au avut habar că benzina consumată în regiunea lor sosea printr-un tub așezat pe fundul mării. Prima experiență la scară mare a fost un succes.

— Da, au spus experții navali, dar nu poate fi vorba de a o instala pe o mare unde inamicul ar putea să apară dintr-o clipă în alta. Se desfășoară prea încet.

Alți doi cercetători – H.A. Hammick, inginer-șef la Iraq Petroleum Company și B.J. Ellis, inginer-șef la Burmah Oil Company – au declarat că operația ar putea fi mai repede executată dacă s-ar folosi tuburi din oțel flexibil de 75 milimetri diametru și lungi de 6, sudate cap la cap și înfășurate apoi pe un tambur mare. Înfășurarea ar fi posibilă dacă tamburul ar avea un diametru de minimum 18 metri.

Aparatul a fost construit. A fost instalat pe o dragă căreia i s-a dat numele de „Persefona“. Astfel echipată, „Persefona“ a devenit cea mai ciudată unitate din marina Regatului Unit. Înainta maiestuoasă pe mare, derulîndu-și tubul denumit „Hamel“ (denumire provenită din contopirea primelor silabe ale numelor Hammick și Hellis). Ar fi fost de-ajuns să fie lansată peste Canalul Mîneicii o flotilă de „Persefone“. Ele s-ar fi succedat ritmic.

— S-ar putea rezolva și mai bine treaba, a intervenit atunci un alt cercetător. Am putea economisi timpul necesar echipării tuturor acestor drage. Tamburele pot foarte bine să

plutească de-a dreptul pe mare, de vreme ce sînt goale pe dinăuntru. Trase de remorchere, ele se vor desfășura pe apă, iar tubul se va derula și se va așeza pe fundul mării.

Primele experiențe au demonstrat că acest sistem simplu funcționa perfect. Au fost deci construite tambure. Semănau mai degrabă cu niște mosoare uriașe. Erau lungi de 27 metri, cu un diametru de 15 metri; fiecare avea peste o sută kilometri de tub, cîntărea 1.600 tone – deplasarea medie a unui distrugător – și plutea. Uzina anume echipată pentru fabricarea tubului producea 16 kilometri zilnic.

Au fost înmagazinate 550 kilometri de tuburi „Hamel” și „Hais” (amîndouă au fost folosite) în vederea imersiunii proiectate și desemnate sub numele operația „Pluto”. Nu exista în cuvîntul acesta nici o referire la adîncurile iadului, nici la cîinele lui Walt Disney. Era alcătuit din inițialele

34

cuvintelor: *pipe line under the ocean*. O „Fortă Pluto” a fost constituită imediat, cu un efectiv format din 100 ofițeri și 1.000 trupă.

Să arătăm acum – pentru că s-ar putea ca vîltoarea bătăliei din Normandia să nu ne îngăduie să mai revenim asupra uriașelor mosoare plutitoare – că imersiunea a avut loc la cîteva săptămîni după ziua Z. A reușit perfect. Tubul a legat insula Wight cu un punct de pe coasta franceză apropiat de portul Cherbourg. O dată instalată în Canalul Mîneicii, conducta s-a prelungit sute de kilometri pe solul francez, urmînd armatele aliate în înaintarea lor.

Zilnic, într-un birou încuiat, doi ofițeri ai SHAEF-ului examinau cu lupa fotografiile plajelor normande luate în ajun sau dimineața de către avioanele de observație. Într-o după-amiază de la începutul lui martie, unul dintre ofițeri, care de-o vreme se aplecase mai mult asupra unui clișeu, începu să șuiere; colegul îl privi chiorîș:

— Ceva nou?

— Așa mi se pare.

Colegul a venit și el să vadă. Peste cinci minute fotografia se afla pe biroul șefului Biroului G 2 (Military Intelligence)

35

. Iar peste o oră, ajunsese pe biroul lui Eisenhower.

Iată ce se vedea pe fotografia aceea: pe toată întinderea uneia dintre plajele prevăzute pentru debarcare, nu departe de porțiunea de plajă descoperită de reflux, apărea o linie de obiecte foarte apropiate unele de altele, semănând cu niște piramide de stâlpi metalici, răsturnate, cu vârful spre partea de sus a plajei. Fotografiile aduse după recunoașterile precedente arătau că obiectele acestea se iveau acum pentru întâia oară.

Alte recunoașteri au fost efectuate a doua zi și în cele următoare. Ele dezvăluiră faptul că germanii se ocupau tocmai cu dispunerea, de-a lungul a numeroase plaje ale Mării Mîneicii și ale Mării Nordului, pe spațiul de nisip descoperit, a unor rînduri de obstacole metalice.

Obstacolele au fost fotografiate în cîteva rînduri și din toate unghiurile. Înfruntînd tirul antiaerienei germane, avioanele zburau la numai cîteva metri deasupra apei. Importanța și natura obstacolelor au fost, pînă la urmă, perfect cunoscute. Iată despre ce era vorba.

Foarte aproape de fișia de nisip descoperită de reflux, o linie aproape continuă de bariere din fier de aproximativ trei metri înălțime și cinci lățime, care erau menținute aproape vertical de grinzi orizontale și oblice. Tocmai barierele acestea creaseră, pe prima fotografie, impresia unor piramide culcate.

La douăzeci sau douăzeci și cinci metri mai spre interior – grinzi groase înfipite oblic în nisip, cu vârful spre mare. Informațiile obținute ulterior au arătat că grinzile acestea, aveau, la capete, mine explozive.

Și încă mai în interior, la aproximativ o sută de metri de litoral, erau dispuși un soi de arici din fier, cam de doi metri înălțime, alcătuiți din trei sau patru corniere ce se încrucișau la centru. Vîrfurile trebuiau să străpungă coca ambarcațiilor.

— Prima concluzie pe care o trag din constatările acestea, a declarat amiralul Ramsay la încheierea anchetei, este că trebuie să atacăm ziua. Chestiunea „atacului de zi sau de noapte“ a fost permanent dezbătută în discuțiile noastre, dar niciodată ea nu a fost clarificată. În ce mă privește, am fost întotdeauna partizanul atacului de zi, singurul care ne îngăduie să beneficiem la maximum de superioritatea noastră aeriană și navală. În orice caz, acum, mi se pare că șovăiala a fost îndepărtată. Este necesar ca obstacolele să fie foarte vizibile în momentul atacului, astfel încât să le putem nimici sau cel puțin să putem deschide breșe în rîndurile lor.

A fost dat imediat ordin să se construiască bariere metalice (germanii le denumeau elemente C), țărugi minati și arici aidoma celor de pe plajele normande. Au fost dispuse pe plajele engleze, unde mișcarea mării se asemana mult cu cea a coastei franceze. Și a început atunci antrenamentul împotriva obstacolelor.

Primul atacator care avea să se năpustească asupra lor

36

trebuia să fie Tankdozerul , denumit tanc DD (Duplex-Drive). Era vorba de un tanc american Sherman (folosit în cursul campaniei din Italia) transformat în tanc amfibi și amenajat astfel încât să poată netezi drumul ca un bulldozer. „Doar proiectile de calibru mare sau mine foarte puternice l-ar fi putut distruge, a scris Eisenhower. Nu am aflat niciodată cui i-a venit întâi ideea unei asemenea perfecționări. Dacă autorul ei ar fi venit printre noi, ar fi fost decorat cu toate medaliile pe care i le-am fi putut prinde pe veston.” În realitate, comandantul „Overlord“-ului ar fi fost pus în mare încurcătură dacă ar fi trebuit să aleagă medaliile, căci tankdozerul amfibi fusese născocit cu câțiva ani în urmă de către un inginer de origine ungară Nicholas Straussler. El propusese invenția sa Amiralității britanice, care îl refuzase disprețuitoare, întrucât tehnicienii ei afirmaseră că asemenea mașinărie nu ar fi fost în starea vreodată să navigheze pe

mare. Armata de uscat cumpărase însă brevetul, iar cel care a adaptat dispozitivul la tancurile Sherman a fost generalul-maior Sir Percy Hobart. Este locul să adăugăm că Hobart, unul dintre eminenții pionieri ai armelor blindate, fusese pretimpuriu scos la pensie, la începutul războiului, de către șefi care se temeau de concepțiile sale tactice revoluționare. În 1940 era caporal (voluntar) în Milițiile Teritoriale (*Home Guard*)! Churchill l-a chemat și i-a îngăduit să pună la punct tancul atât de admirat de Eisenhower și care avea să fie utilizat cu atîta eficacitate în cursul debarcării.

Tankdozerele trebuiau așadar să înainteze, conduse de specialiști din arma genului, deschizînd prin rîndurile de obstacole breșe ce urmau a fi jalonate. Apoi trebuiau distruse și scoase în mare grabă celelalte obstacole, după ce aveau să fie făcute inofensive cele ce purtau explozivi. Toate acestea trebuiau executate de către detașamente de geniu și de către oameni special antrenați pentru lucrul sub apă. (Mareea avea să crească în timpul atacului, obstacolele aveau să fie acoperite cu apă). Oamenii aceștia îmbrăcați cu ciudate combinezoane din cauciuc, aveau să fie cunoscuți sub denumirea de „Broaște” în tot timpul debarcării și a operațiilor de curățire a porturilor.

Cam la aceeași epocă în care au fost descoperite obstacolele, comodorul James E. Arnold, din rezerva marinei americane, pînă atunci afectat bazei americane de la Plymouth, a fost convocat de SHAEF. A luat trenul de Londra și s-a dus la Bushey Park.

Tînăra din Serviciul feminin al marinei regale (*Women's Royal Naval Service*), prescurtat WREN, care i-a examinat biletul la sosire, l-a invitat într-un jeep și l-a dus cu șaptezeci de kilometri pe oră pînă la o clădire situată la o distanță de patru sute metri.

În primul birou în care a intrat, cîțiva ofițeri americani au început să-i pună întrebări vreme de cîteva minute, în aparență pentru a verifica dacă era într-adevăr J.E. Arnold.

Apoi i-au ținut un mic discurs de un sfert de oră. După care i-au strâns prietenește mîna:

— Acum și dumneavoastră sînteți *bigot*. Asta înseamnă că ați aflat Marele Secret. Iată un altul care vă privește personal: sînteți numit NOIC UTAH. O să vă spunem, puțin mai tîrziu, ce înseamnă asta.

Arnold aflate că invazia nu era nicidecum o glumă; că trebuia să aibă loc la începutul lui iunie; că existau blockship-uri și porturi artificiale; că UTAH era numele convențional al unei plaje de debarcare. Nu știa încă ce voia să însemne NOIC.

O nouă WREN îl precipită spre un alt sector al SHAEF-ului.

— Noic, îi spuse ofițerul care îl întîmpină, înseamnă *naval officer in charge*. Noic Utah: ofițerul de marină însărcinat cu plaja Utah. În mod firesc, treaba marinei ar fi trebuit să se oprească la plajă; cu restul, să se descurce armata. Dar se părea că treaba nu va merge așa. Marina era datoare să intervină și pentru a controla traficul navelor și mișcarea de pe toate plajele. S-a luat hotărîrea să fie create echipe speciale. O idee a britanicilor. Ar trebui să vă întîlniți cu ei, fiindcă eu mai mult nu vă pot spune. Iată, exercițiul Goldbraid are loc chiar mîine dimineață la Bracklesham. Poftim numirea dumneavoastră oficială; o să vă fac un permis. Veți cere Noic-ului de la Bracklesham să vă arate ce anume trebuie făcut.

Arnold s-a urcat iarăși în tren și a sosit pe o plajă în fața căreia umblau prin mocirlă cîteva mii de soldați. Puțin mai în larg, se legăna o mică armada, deasupra căreia pluteau baloane captive (de baraj) argintii. Plaja însăși semăna cu un furnicar răscolit de cineva care ar fi dat cu piciorul. Arnold îl întrebă pe un căpitan unde se găsea Noic-ul. Un zîmbet oarecum crispat apăru pe chipul ofițerului.

— Și dumneavoastră? S-ar fi convenit să ni se vorbească la aplicații despre jocul acesta nou. Pot, totuși să vă spun că Noic-ul există cu adevărat. Mi-a stat adineauri în față trei

secunde. Dacă întâlnești un ins cu patru benzi argintii pe cască, să știi că el este.

Arnold se apucă să exploreze cei trei kilometri de furnicar, grăbind pasul ori de câte ori i se părea că zărește o furnică mai agitată decât celelalte. Norocul îl sluji. În mai puțin de o jumătate de oră îl întâlnește pe Noic, așezat pe o stație de radio portativă și bîndu-și ceaiul, servit de ordonanță.

— Încîntat, îi spuse camaradul acela. După cum poate că știi, este vorba de o funcție nou inventată.

Și arată cu bărbia spre tălăzuirea aceea umană, dînd negativ din cap:

— În ce mă privește, m-am hotărît să nu fac nici un plan. O să văd pe loc despre ce este vorba. La început, o să fie probabil o harababură groaznică. Nu doriți o ceașcă de ceai?

Și tot sporovăind așa în timp ce tunurile și mitralierele trăgeau din toate părțile, Arnold obține cîteva precizări în legătură cu ideea pe care autoritățile superioare și-o creaseră despre menirea Noic-ului. Își notă chiar cîte ceva pe carnețel:

1. Noic-ul va comanda un grup de oameni denumit Grup de țarm.

2. Grupul acesta va fi însărcinat cu coordonarea mișcărilor de nave și ambarcații care vor debarca mii de oameni și mari cantități de material.

3. De îndată ce va fi cu putință, după ora H, Noic-ul se va stabili pe uscat. Va raporta comandantului forței de atac, de îndată ce va fi gata să-și îndeplinească funcțiile. Mica sa grupare operativă va trebui să colaboreze strîns cu armata de uscat, dar va răspunde de totul.

Noic-ul de la Bracklesham puse jos ceașca de ceai și scoase la rîndu-i, din buzunar, un carnețel:

— Iată foarte exact care ne este misiunea. Puteți să vă notați în continuare: controlul operațiilor pe uscat și pe mare; legături menite a da un caracter cît mai activ acestor operații...

Se întrerupse ca să facă o paranteză:

— Vă dați seama că nu eu am găsit expresiile acestea. Statele-majore au poezii lor. Bun, deci să continui: supravegherea imersiunii portului artificial Gooseberry; instalarea și întreținerea bivuacurilor pentru trupele debarcate; aprovizionarea cu benzină și apă proaspătă a tuturor forțelor de pe uscat și de pe mare în timpul atacului și în timpul primelor faze ale consolidării acestuia; operații de salvare menite a degaja din zona de trafic ambarcațiunile scufundate; supravegherea echipelor de reparații...

Ofițerul își închise carnețelul.

— Mai sînt și cîteva îndatoriri minore, adăugă el, pe care nu am socotit că trebuie să le notez. Ca de pildă evacuarea prizonierilor de război, îmbarcarea răniților și, firește, redactarea a cinci sau șase tomuri de rapoarte zilnice. Cred că asta-i totul. Vedeți, așadar, că ar fi cu totul de prisos un plan amănunțit.

— Am înțeles perfect, spuse Arnold.

La cîteva zile după aceea a avut loc la Plymouth, la Royal

37

Marine Theater , o conferință privind coordonarea definitivă a elementelor ce trebuiau să participe la atacul plajei Utah. Alte conferințe pregătitoare, multe chiar, avuseseră loc înainte. De data aceasta, ședința avea să dureze toată ziua. A început la 9 dimineața. Au fost ascultați, pe rînd, comandanții de flotile de dragaj, comodorii de convoaie, comandanții forțelor tactice aeriene, ofițerii de control și cronometraj ai valurilor de atac, căpitani navelor de transport, delegații Serviciului de informații, comandanții șalandelor aruncătoare de rachete... La 10 seara, președintele adunării și-a dat seama că un singur responsabil nu deschisese gura: Noic-ul. Îl invită să ia cuvîntul. Comodorul James E. Arnold se ridică și spuse cu glas puternic:

— Noic Utah este pregătit pentru prima misiune, așa cum a fost mereu. Urez tuturor o zi Z fericită. Nu mai am nimic de adăugat.

— În primăvară și vară va avea loc o creștere considerabilă a atacurilor aeriene îndreptate împotriva tuturor obiectivelor militare ale Germaniei și ale țărilor ocupate de ea, declarase Churchill în Camera Comunelor la 28 februarie 1944. Ne propunem să reducem considerabil și să dezorganizăm sistemul de aprovizionare cu muniții și material de război al Germaniei.

În fapt, planul de atac împotriva căilor de acces în teritoriile ocupate din vest fusese tocmai precizat în funcție de planul invaziei.

În primul rînd trebuia paralizată, cît mai mult cu putință, rețeaua de căi ferate, reducînd la mai nimic circulația, prin distrugerea atît a liniilor cît și a tot ceea ce circula pe ele. Planul prevedea atacarea gărilor, a lucrărilor de artă, a nodurilor sau a centrelor feroviare, a depourilor de locomotive și depozitelor de materiale, apoi, atacarea trenurilor înseși.

Scopul final al ofensivei era să se obțină ceea ce militarii denumesc „izolarea cîmpului de bătaie”. Germanii înclinau să creadă – vom vedea mai apoi de ce – că aliații vor debarca în zona Pasului Calais. Forța lor cea mai importantă, Armata a XV-a, se afla cantonată în regiunea aceasta. Trebuiau așadar barate căile ferate și șoselele, pentru a împiedica armata aceasta, ca și celelalte rezerve existente în Franța și Belgia, să sosească repede în Normandia, după declanșarea planului „Overlord”.

Dar cum tot la fel de necesar era ca germanii să fie menținuți în incertitudine privind locul de debarcare, bombardamentele de izolare trebuiau extinse. Pentru același motiv, bombardamentele de dislocare și paralizare trebuiau și ele intensificate. Programul de distrugere elaborat interesa deci cea mai mare parte a rețelei franceze, precum și aproape totalitatea rețelelor belgiene și olandeze. Iată de ce forțe aeriene dispuneau aliații în realizarea acestui program:

Armata a VIII-a aeriană americană, compusă din bombardiere grele „Liberator” și din „Fortărețe Zburătoare” B 17 (cu vînătoarea lor de escortă, firește). Comandant:

generalul James Doolittle. „Jimmy“ Doolittle devenise cunoscut și chiar celebru în Statele Unite, din ziua de 18 aprilie 1942, zi în care își luase zborul în fruntea a șaisprezece bombardiere bimotoare, pe o vreme urâtă, pornind de pe puntea portavionului *Hornet*, pentru a merge să

38

bombardeze orașul Tokio .

Armata a IX-a aeriană americană, compusă din bombardiere mijlocii „Marauder” și „Boston” și din avioane de vânătoare cu rază mare de acțiune, cum și din avioane de vânătoare-bombardament: P. 38 Lightning, P 51 Mustang, P 47 Thunderbolt. Comandant, generalul Hoyt Nathan Wanderberg.

Armata a XV-a aeriană, compusă, ca și a VIII-a, din bombardiere grele americane și comandată de generalul Nathan Twining. Avioanele acestei Mari Unități aeriene își luau zborul nu din Marea Britanie, ci din Italia, unde își aveau baza de la începutul anului 1944.

Comandamentul aviației de bombardament a R.A.F., compus din bombardiere grele „Halifax” și „Lancaster”. Comandant, mareșalul Aerului sir Arthur Harris, încă din vremea aceea o personalitate de prim plan și chiar un fel de „papă” al doctrinei bombardamentului strategic. Făcuse parte din comitetul șefilor de stat major reunit la Washington după intrarea în război a Statelor Unite. Comanda „Bomber Command”-ul încă din ianuarie 1942.

Comandanții forțelor strategice (Spaatz și Harris) țineau direct de Eisenhower sau de adjunctul său, mareșalul Aerului Tedder. Mareșalul Aerului sir Trafford Leigh Mallory fusese desemnat comandant-șef al forțelor aeriene aliate pentru „Overlord”; practic însă nu avea în subordine decât armata a IX-a aeriană și aviația tactică britanică ce sprijinea Grupul de armate 21.

Nu vom expune aici, în detaliu, articularea teoretică a comandamentului aerian aliat în martie 1944: era un fără de

seamă monument al complicației. Amatorii vor putea consulta *The Army Air Forces in World War II* (*Air Historical*

39

Group, US Air Force) , din care un volum de 400 de pagini este consacrat aproape în întregime studiului acestei ierarhii. Complicația era de fapt rezultatul nesfârșitelor pertractări în cursul cărora britanicii se străduiseră să-și păstreze puțin din scumpa lor independență, în timp ce Eisenhower făcea totul pentru a ține în mână, cu adevărat, întreaga forță aeriană. Și a izbutit.

Începînd de pe la mijlocul anului 1943 fuseseră perfecționate sistemele de radio-ghidaj și navigație pentru

40

bombardiere. La britanici „H 2 S”-urile înlocuiseră instalațiile OBOE. Nu mai era nevoie de instalații fixe: antena parabolică a „H 2 S”-ului emitea unde care, sub avion, explorau solul, mai exact – într-un fel – îl pipăiau. Undele reflectate alcătuiau pe un ecran, la bordul avionului, o imagine exactă a solului, care putea fi citită în beznă și în orice condiții atmosferice. Americanii foloseau un aparat analog denumit „Mickey”.

Britanicii rămîneau credincioși doctrinei lor, adică bombardamentului „pe zonă” (*area bombing*), bombardament de noapte, cu balizare prealabilă executată de „Pathfinders”. Avioanele acestea de jalonare foloseau, pe timp frumos, rachete care se aprindeau în cădere și continuau să ardă la sol vreme de cîteva minute; pe timp noros, aceste „Pathfinders” balizau contururile zonei-obiectiv cu ajutorul rachetelor-parașută. Exista un inconvenient: vîntul deplasa uneori balizajul înainte de sfîrșitul bombardamentului sau chiar înainte ca el să înceapă.

Americanii continuau să bombardeze ziua, în formații tot mai numeroase. Fusesse elaborată și perfecționată o întreagă tactică de apărare a bombardierelor de către avioanele de

escortă. Avioanele de vânătoare se grupau în jurul escadrelor aflate în zbor și se năpusteau asupra atacatorilor.

„Îmi dădeam seama, a scris Eisenhower, că atacurile împotriva gărilor de triaj și a nodurilor feroviare franceze atrăgeau după sine pierderea multor vieți franceze. În afară de aceasta, o foarte importantă parte a economiei franceze era scoasă din uz pentru multă vreme. Dar, din rațiuni pur militare, am considerat că sistemul de comunicații franceze trebuia dislocat.”

Chestiunea a fost dezbătută la Londra în cursul mai multor conferințe. Cîțiva oameni politici se temeau ca nu cumva utilizarea masivă a aviației împotriva teritoriului francez să producă un efect psihologic foarte defavorabil. Rezultatele bombardamentelor asupra Germaniei arătau că arma aeriană atinsese un grad de eficiență într-adevăr de temut. Debitul mijlociu de bombe explozive din timpul masivelor atacuri de zi trecuse – între mai și decembrie 1943 – de la 17,5 tone la 60 tone pe minut; proporția victimelor, care în 1940 fusese de un mort la opt răniți, atingea acum un mort la trei răniți.

Anumiți experți calculaseră că bombardamentele pregătitoare dinainte de debarcare ar putea costa viața a cel puțin 80.000 civili francezi. Comandanții aviației contestau asemenea cifre. „Erau folosite, a mai afirmat Eisenhower, toate mijloacele de convingere a belgienilor și francezilor să se îndepărteze de punctele nevralgice. Mai mult decît atît, hotărîsem ca înainte de fiecare raid să anunțăm populația amenințată – prin radio sau manifeste – astfel încît ea să poată evacua temporar zonele bombardabile.”

Francezii, care ascultau emisiunile aliaților, știau că afirmațiile acestea corespundeau, în ansamblu, unei realități. Din nefericire, mulți nu aveau nici posibilitatea, nici mijloacele de a părăsi locul de muncă sau locuința, chiar primejduiți fiind. O spunem fără urmă de resentiment și nu porniți pe polemică. Nu este vorba să istorisim operația „Overlord” în imagini înfloritoare, ci să arătăm – pe cît cu

putință – realitate. Distrugerile și morții fac parte din realitatea aceasta, reprezintă prețul plătit de Franța pentru eliberarea teritoriului ei și ar fi o copilărie să nu înțelegem că orice eliberare este și costisitoare. În rest, vom vedea, istoricii și chiar corespondenții de război britanici și americani nu s-au gândit niciodată să mascheze sau să îndulcească acest aspect al realității.

Campania sistematică dusă împotriva rețelei de cale ferată franceză a început la 6 martie 1944 cu bombardarea gărilor, a nodurilor feroviare, a depourilor de locomotive și a materialului rulant. Gările Trappes, Lens, Vaire-Torcy, Creil, Aulnoye, Tours, Le Mans – între altele – au fost atacate în repetate rînduri.

Încă de la primele distrugeri, tehnicienii de la Reichsbahn

41

(Căile ferate germane) au început să pună în aplicare un plan de devieri. Gara Tergniers fiind blocată, transporturile erau deturnate pe la Le Bourget, Cambari sau Creil; Le Bourget, devenit și el inutilizabil, impunea ocolirea prin Achères. În cazul în care s-ar fi produs distrugerea centrelor Trappes și Villeneuve-Saint-Georges, devierea trebuia să treacă prin Juvisy și Versailles. Și așa mai departe. Planul avea să fie reluat, zi de zi, luni de-a rîndul, pe măsură ce aviația aliată tăia căile de comunicație și nimicea centrele.

Ofensiva a devenit și mai aprigă în aprilie, lună în care aviația aliată a executat asupra teritoriului francez 450 de bombardamente, dintre care 51 asupra unor obiective feroviare importante.

În noaptea de 9 spre 10 au fost atacate Villeneuve-Saint-Georges, Lille-la-Délivrance și Aulnoye. În noaptea următoare i-a venit rîndul localității Tours-Saint-Pierre-des-Corps. Ansamblul acestui triaj se întinde pe o lungime de cinci kilometri. Liniile lui se răspîndesc radial spre Paris, Lyon, Nantes, Bordeaux. Atacul, executat de către bombardierele britanice a lansat 1.200 bombe explozive și mii de bombe

incendiare și a durat două ore și jumătate. Gara pentru călători și depoul de locomotive de la Saint-Pierre-des-Corps, ca și cabina centrală de dispecerizare și atelierele pentru repararea vagoanelor din Tours, au fost pulverizate.

În aceeași noapte, gara Aulnoye a fost pisată de bombe timp de douăzeci și cinci de minute, iar gara Laon treizeci de minute. Mii de bombe – dintre care numai 300 au atins obiectivul – au fost aruncate asupra triajului Tergniers.

În noaptea dintre 18 și 19 aprilie, câteva sute de bombardiere grele au atacat Noisy-le-Sec și Juvisy. Potrivit experților, rezultatele militare ale acestor operații nu au fost pe măsura efectivelor angajate.

La Juvisy, parașutele purtătoare de rachete luminoase de jalonare au fost duse de vânt în direcția orașului care „a suportat toată grozăvia atacului”. Așezarea Noisy-le-Sec nu a fost nici ea mai puțin încercată: 850 de clădiri au fost distruse complet, 3.000 avariate, iar din 23.000 locuitori, 15.000 au fost sinistrați.

Din intenția de a îngreuna curățirea liniilor și de a prelungi efectul fiecărui bombardament, aviatorii aliați lansau acum un anumit număr de bombe cu efect întârziat. Serviciile de apărare pasivă au înregistrat 382 explozii de bombe cu efect întârziat. Primul dintre aceste proiectile a explodat la 19 aprilie la ora 1,35, și anume la un ceas după sfârșitul atacului, iar ultimul la 22 aprilie, la 17,58, făcând 6 victime. La Noisy-le-Sec, cele mai multe explozii s-au produs cam la zece, douăsprezece ore după bombardament: peste zece zile mai explodau și alte bombe; ultima a explodat la treisprezece zile după atac.

În aceeași noapte dintre 18 și 19 aprilie au fost bombardate Sotteville și Rouen. Și acolo au fost puse la grea încercare cartierele de locuințe.

Între aviatorii de pe bombardierele aliate și tehnicienii Reichsbahn-ului se instituise un fel de cursă împotriva timpului. Cei de la Reichsbahn trebuiau, evident, să renunțe la a mai repara foarte repede stricăciunile pricinuite gărilor și

depourilor, dar puteau – adeseori – deturnînd traficul, să restabilească urgent liniile ferate tăiate. A doua sau a treia zi după bombardament, trenurile treceau din nou.

Atît aliații cît și germanii băgaseră de seamă că era într-adevăr foarte greu să „disloci” sau să paralizezi rețelele de cale ferată, extrem de împînzite, ale Franței sau Belgiei.

Constatarea aceasta i-a făcut pe responsabili planului „Overlord” să îndrepte atacurile asupra triajelor care comandau numeroase direcții. Astfel s-a hotărît bombardarea gărilor Paris-La Chapelle și La Plaine-Saint-Denis. De la aceste două triaje se ramificau căi ferate spre Canalul Mîneei, Belgia și bazinul carbonifer franco-belgian.

La 21 aprilie, ora 0,8, șaisprezece „Pathfinders” (avioane de jalonare) „Mosquito” au sosit deasupra Parisului. Au aruncat o mulțime de bombe de semnalizare și două bombe incendiare de jalonare care au delimitat un sector vast cuprins între Aubervilliers și bulevardul Rochechouart. Cîteva minute mai tîrziu, primul val de bombardiere grele sosea. Zece valuri a cîte 40 de avioane aveau să se perinde din zece în zece minute.

După cincizeci de minute de bombardament, avioanele se îndepărtau. Gara de mărfuri de la La Chapelle, depoul de locomotive de la Plaine-Saint-Denis, ca și cele două triaje, erau fie pulverizate, fie răvășite. Din nefericire, o „dîră” de bombe lansate la stînga axului de atac pricinuise grave stricăciuni Parisului.

Echipele de salvare și ambulanțele se și găseau la fața locului, lucrînd la degajarea primelor victime cînd, la 1,12 cerul s-a umplut iarăși de vuietul avioanelor. Și bombardamentul a reînceput de îndată.

Treisprezece valuri de atacatori și-au lansat proiectilele cu o repeziciune uimitoare: aversele de bombe se succedau la treizeci de secunde interval. Puține erau stricăciunile ce se mai puteau adăuga obiectivelor feroviare și așa destul de atinse. Dar caracterul precipitat al atacului a atras după sine o dispersare care se dovedi fatală pentru cartierele de

locuințe: 304 clădiri au fost distruse complet, iar în privința oamenilor: 641 morți, 460 răniți... Sir Arthur Harris, comandantul aviației britanice de bombardament, avea să citeze mai târziu bombardamentul acesta drept un exemplu de atac „uimitor de precis”. Nu-i putem, în nici un chip, împărtăși părerea.

Dintre celelalte bombardamente importante ale acelui aprilie, se cuvin a fi citate: cel din 23 asupra orașului Laon (atacat și cu unsprezece zile mai devreme), cel din 26 asupra localității Villeneuve-Saint-Georges, cel din 28 asupra punctului Aulnoye (atacat deja pe 10 aprilie); cel din 30 asupra orașelor Achères, Somain, Cambrai. În luna aceea au fost lansate asupra teritoriului francez 55.000 bombe explozive și 1.500 bombe incendiare. Dar iată că la finele lui aprilie, cifrele însumînd traficul militar german în Franța nu erau decît cu 10% mai mici față de media dinainte de bombardamente. În schimb, traficul de mărfuri francez în regiunea de nord scăzuse deja cu 33% față de cel normal. Înțelegem, așadar, lesne că în primul rînd au fost reduse transporturile franceze, trenurile germane bucurîndu-se de mare prioritate. Iar în ceea ce privește izolarea cîmpului de bătaie, ea avea să fie obținută printr-o altă campanie aeriană, întreprinsă ceva mai târziu, anume cea îndreptată împotriva podurilor.

VII

FĂRĂ CINCI

La 28 aprilie, locuitorii satelor și porturilor de pe coasta de sud a Angliei se înșiruiseră de-a lungul drumurilor ca să privească la coloanele de tancuri, camioane și infanteriști în ținută de campanie care, încă din zori, coborau spre bazine și hard-uri.

— De data asta, gata, a început, ziceau ei.

Peste două zile, văzînd că soldați debarcau și mărșăluiau în sens invers, s-au adunat în grupuri pline de uimire:

— Trebuie să fie vreo viclenie, menită a-l înșela pe Hitler.

Nu aveau de unde ști, firește, că militarii aceștia participaseră la exercițiul „Tiger“, repetiție finală pentru „Forța U“ (americană destinată plajei Omaha Beach: plecare prevăzută a se face din porturile Torbay, Brisham, Dartmouth, Salcombe). Convoaiele de transportoare și de șalande se adunaseră la Lyme Bay. Din ziua de 26, diviziile care alcătuiau primul val de asalt părăsiseră taberele de pe coasta de sud. Amiralul Ramsay părăsise Londra și venise să se instaleze cu toate serviciile statului său major la Southwick Park, lângă Portsmouth.

Locuitorii satelor și ai porturilor nu aveau de unde ști că printre navele reîntoarce la Lyme Bay, se aflau și unele care aduceau la bord numeroase cadavre și răniți și nici că alte formațiuni de soldați se aflau în derivă undeva în Canalul Mîneei. Vedete rapide germane atacaseră un convoi de L.S.T.-uri care luau parte la exercițiu. Două L.S.T.-uri se scufundaseră, iar unul era avariat. Înainte de a fi început, operația „Neptun” costase 600 de morți și un anumit număr de răniți.

Comunicatul german a anunțat, simplu, că vedetele rapide torpilaseră și scufundaseră trei nave care navigau în convoi. Germanii nu știau că în realitate atacaseră o parte din forțele aliate ale invaziei.

Ar putea surprinde faptul că germanii n-au fost mai bine informați asupra unor pregătiri cu adevărat gigantice. Realitatea este că nu au fost; sau au fost foarte puțin. Există mai multe motive.

În primul rînd, superioritatea aeriană a aliaților era atît de mare, încît avioanele de recunoaștere germane nu puteau survola, practic, Marea Britanie în plină zi. Comandamentul german nu a obținut, ca să zicem așa, nici o informație pe calea aceasta.

Sutele de mii de bărbați și femei care construiau șalande de debarcare vedeau foarte bine ce anume erau puși să lucreze; dar nu aveau habar nici unde, nici cînd anume avea să fie folosit respectivul material. În ce-i privește pe lucrătorii angajați în fabricarea elementelor necesare porturilor artificiale, nu aveau decît o idee foarte vagă asupra destinației lucrului ce le trecea prin mînă.

Oamenii știau mai multe pe măsură ce urcau în ierarhie: „Cîteva sute de bărbați au fost informați luni de zile asupra tuturor detaliilor”, a scris amiralul Ramsay în raportul său asupra operației „Neptun”. Și femei. Tinere WRENs erau folosite drept secretare sau auxiliare în statele majore. Ordinele secrete (în plic sigilat ce nu trebuia deschis decît la primirea unui mesaj convențional) destinate căpitanilor de blockship-uri au fost multiplicat de către un singur ofițer ajutat de o WREN. În pofida prejudecății foarte răspîndite, femeile s-au dovedit mult mai discrete decît bărbații. Psihologii militari și navali au conchis că, oricum, dacă pe teme sentimentale femeile sporovăiesc cu plăcere, în alte domenii ele știu să păstreze secrete foarte importante.

Am văzut că în privința porturilor artificiale fuseseră luate serioase măsuri de prevedere în statele-majore. Numeroși ofițeri și slujbași nu cunoșteau cu exactitate decît un sector redus de construcție. Cei care știau mai mult erau supravegheați cu atenție, dar discret, pînă ce organele speciale ale poliției britanice și americane s-au convins că loialitatea lor era la adăpost de orice slăbiciune, că nu erau vîrîți în intrigi amoroase și că un pahar de whisky băut în plus nu-i făcea deloc mai vorbăreți.

Germanii, vom vedea, știau că se pregătește o debarcare. Nu cunoșteau însă importanța operației. Nu știau nici cînd,

nici unde urma ea să aibă loc.

Cea mai însemnată parte a secretului era, desigur, următoarea: debarcarea va avea loc în cutare punct. În privința acestei chestiuni, vălul nu a fost dat la o parte decât treptat de către autoritățile superioare. Ofițeri și alți militari din contingentele de asalt au studiat săptămîni în șir topografia cutărei sau cutărei fracțiuni din plaja Omaha Beach, dar pe hărți și machete cu nume convenționale, astfel că ei nu știau exact unde se află Omaha Beach. Comandanții de companii și secții nu au cunoscut realitatea decât după ce au ajuns la bordul navelor, unde nu mai aveau nici o posibilitate de a ține legătura cu uscatul. Ar fi fost necesare numeroase acțiuni de complicitate și de multă pricepere pentru a putea pătrunde un secret într-atît de îmbucățit.

Agenții germani existenți în Regatul Unit erau însă în număr mic și puțin competenți. La începutul lui 1944, serviciile de informații ale Abwehrului, ale amiralului Canaris, fuseseră înghițite de Gestapoul lui Himmler, iar acesta se grăbise să înlocuiască pe agenții lui Canaris prin creaturi devotate lui, mai mult fanatici decât subtili. Aceștia trimiteau șefilor lor rapoarte deloc substanțiale sau eronate, sau chiar exacte, dar putînd induce în eroare prin faptul că erau incomplete.

Așa, de pildă, cu cîteva săptămîni înainte de ziua Z, au semnalat o impresionantă creștere a traficului în porturile din nordul și nord-estul Marii Britanii. Din informația aceasta comandamentul german a tras concluzia că un atac aliat împotriva Norvegiei, atac temut de cîtva vreme, era poate iminent. Or, în realitate, traficul se intensifica în porturile din nord și nord-est, pentru că cele din sud erau înțesate de nave destinate invaziei în Normandia. Iar în sectorul de sud, agenții germani nu știau nimic, deoarece în momentul acela era practic imposibil să se pătrundă în el.

În octombrie 1950, dl. Bevin a explicat în Camera Comunelor, drept răspuns unei interpelări, cum valetul ambasadorului britanic la Ankara izbutise să fotografieze

documente „strict confidențiale” și să vîndă germanilor filmele. În unele din aceste documente se făcea aluzie la operația „Overlord”.

Din istorisirea funcționarului german care a primit filmele și le-a trimis la Berlin – precum și din comportarea ulterioară a germanilor – rezultă că șefii celui de al treilea Reich n-au tras nici un folos, ca să zicem așa, din informația respectivă. Documentul nu era destul de explicit, iar germanilor le-a trebuit mult pînă să înțeleagă chiar și ce voia să însemne cuvîntul „Overlord”. Cînd și-au dat seama că trebuia să fie vorba de cel de-al doilea front, nu s-au văzut cu nimic mai avansați, întrucît nu cunoșteau nici locul, nici data operației.

Mai apoi au fost luate măsuri concrete menite a-i face să fie nelămuriți cu privire la locul debarcării.

Am văzut mai înainte că bombardamentele aeriene pregătitoare fuseseră extinse în intenția aceasta. Același lucru s-a petrecut și cu lansarea minelor marine. Aliații le-au lansat nu numai în Canalul Mîneei (în locuri reperate, firește), ci și în Sund, între Danemarca și Suedia, precum și în canalul Kiel. Înaltul comandament german a gîndit că aceste cîmpuri de mine erau destinate a tăia căile de comunicație maritime dintre Germania și Norvegia. Mine au mai fost lansate, cu duiumul, și în strîmtoarea Calais.

Secțiunile porturilor artificiale (chesoanele Phoenix) au fost ancorate în dreptul portului Dnngeness, care se găsea în fața portului Boulogne. O recunoaștere aeriană nesperată o dezvălui germanilor. Privind atent fotografiile acelor obiecte ciudate, au emis tot soiul de supoziții (au mers pînă la a-și imagina că era vorba de silozuri de grîu prefabricate, pe care englezii le-ar transporta făcîndu-le să plutească pe mare!) în afară de cea exactă.

În sfârșit, cîteva acțiuni de diversiune aeriene și navale erau prevăzute a se desfășura în zilele imediat precedente zilei Z și în chiar dimineața zilei Z.

Care era ziua Z? Nimeni nu o știa. Aproape că s-ar fi putut spune: nici germanii, dar nici aliații. Prima săptămână din mai se sfârșea, avusese loc repetiția generală a forțelor de asalt, O, G, J și S. (exercițiul „Fabius”, care se desfășurase fără incidente), iar data exactă a invaziei încă nu fusese fixată. Eisenhower și Ramsay au convenit atunci că era timpul să ia o hotărâre. Iată elementele de care trebuia să se țină seama la alegere:

1. – Ziua Z trebuia să fie o zi cu maree puternică, pentru ca pe maree joasă obstacolele de pe plaje să fie complet descoperite, iar la marea înaltă valurile să ducă șalandele de debarcare cât mai sus posibil, pe mal.

2. – Trebuia sau, oricum, era preferabil să fie lună, care ar fi ușurat parașutările prealabile.

3. – În sfârșit, ziua Z trebuia în mod obligatoriu aleasă în funcție de ora H. Era denumită ora H ora la care L.C.A.-urile purtând primul val de asalt ar atinge plajele. O dată ora H determinată, limitele între care putea fi aleasă ziua Z aveau să fie deosebit de exact precizate.

Ora H trebuia să fie astfel aleasă încât înainte de ea să mai fie cel puțin șaiszeci de minute de zi luminoasă: în felul acesta, bombardamentele aeriene și navale care trebuiau să premeargă asaltul puteau fi precise și eficace; piloții șalandelor și ai tuturor mijloacelor folosite la debarcare și aflate în drum spre plaje puteau vedea clar în față și în jur.

Pe de altă parte, ora H trebuia astfel aleasă încât marea să fie în clipa aceea suficient de retrasă, astfel încât obstacolele să fie foarte vizibile; dar nu chiar mult prea retrasă, pentru ca stîncile din fața anumitor plaje ale sectorului britanic să nu fie primejdioase; și destul de ridicată, pentru a avea în timpul zilei două fluxuri care ar permite mai lesnicioasa descărcare a materialului și a aprovizionărilor.

Unul dintre ofițerii însărcinați cu studierea acestei probleme a reamintit toate aceste condiții cu prilejul conferinței de la 8 mai, la care au asistat Eisenhower, Ramsay, Montgomery, Leigh-Mallory și mulți alții.

— Bine, a spus Eisenhower. Există în cuprinsul previziunilor noastre o zi Z și o oră H care să corespundă, sau măcar să se apropie, de aceste condiții?

— Există mai multe, domnule general. Mai întâi, 21, 22 și 23 mai.

— Este prea devreme.

— Potrivite ar fi și zilele de 5 sau 6 iunie. La nevoie, 7 iunie.

— Să zicem 5 iunie, a hotărât comandantul suprem. Cu condiția ca timpul să fie favorabil, se înțelege.

Și s-a întors spre cei trei experți în meteorologie, așezați la capătul mesei. Aceștia erau: un comandant din R.A.F., un colonel din armata americană și un comandor instructor din Marina regală britanică.

— Care este limita maximă a previziunilor voastre sigure? a întrebat Eisenhower. Patruzeci și opt de ore? Nu v-ați putea gândi la vreo dispoziție pe care am putea-o lua și care să vă îngăduie să emiteți previziunile cu mai mult timp înainte?

— Nu, domnule general, a răspuns colonelul american. Două vase de război echipate cu stații meteo vor patrula în Atlantic și ne vor transmite informații. Au fost utilizate de curînd în repetiția „Fabius“. În rest, nu ar putea exista organizare mai bună.

Eisenhower se întoarse spre ofițerii calculatori ai zilei Z și ai orei H:

— Dacă timpul este neavorabil în zilele de 5, 6 și 7 iunie, va trebui să întîrziem operația „Overlord“. Care este data cea mai apropiată în care condițiile privind marea ar putea fi din nou îndeplinite?

— 19 iunie. Utilizabile ar fi, atunci, trei zile: 19, 20 și 21 iunie.

Tăcere. Comandantul suprem și alți câțiva se gîndeau, probabil, la dificultățile nenumărate care s-ar fi ivit în cazul în care trebuia amînat cu două săptămîni mult așteptatul „Dați-i drumul!“ al acelui mecanism încins, practic deja pus în mișcare. Munca dragoarelor ar fi irosită, ar trebui debarcați

zeci de mii de oameni deja instalați la bordul navelor, reținute în porturi sute de alte nave pline de material... Mai bine să-și mute gândul de la toate acestea...

— Cărei ore H îi corespunde ziua de 5 iunie? a întrebat Eisenhower.

— Aproximativ orei 6,30. Soarele răsare la 5,50. Se va fi asigurat astfel condiția de oră pe lumină. Și condițiile privind marea vor fi îndeplinite.

Puțin mai târziu avea să se observe că, în realitate, ora H, 6.30, nu convenea în egală măsură tuturor plajelor prevăzute pentru asalt. Pe plajele din vest (sectorul american), obstacolele erau mult mai mult dispuse înspre mare decât în sectorul de est; în sectorul forței J (sector britanic) existau stînci cu adevărat periculoase pe timpul refluxului. Pînă în cele din urmă au fost alese cinci ore H diferite, eşalonate între 6.30 (plajele Utah și Omaha) și 7.30. Hotărîrea aceasta nu a fost adoptată cu inima deschisă. Exista oarecum temerea că avea să fie distrus efectul de surpriză (sperat) și că avea să se producă o învălmășire groaznică printre șalandele de debarcare. A fost totuși menținută.

Ziua Z era deci 5 iunie, cu următoarea, 6 iunie, drept „zi de rezervă”. Dacă timpul rău avea să înceteze pe 5 sau pe 6 și dacă se putea totuși prevedea că 7 ar fi zi cu timp frumos, debarcarea avea să aibă loc pe data de 7. Totuși, ziua de 7 iunie avea să fie aleasă numai în caz de forță majoră, căci atunci condițiile legate de maree ar fi favorabile la limită.

La 15 mai a avut loc o altă conferință prezidată de însuși regele Angliei. De față se aflau Churchill și toți comandanții forțelor terestre, navale și aeriene, înconjurați de principalii lor subordonați. Printre aceștia putea fi remarcat un general american înalt, de o admirabilă prestanță, încătărămat, la centură cu două tocuri de unde ieșeau paturile unor pistoale bogat ornamentate: era generalul Patton, de pe atunci celebru din mai multe motive și pe care vom avea prilejul să-l revedem în plină acțiune.

Desfășurarea prevăzută a planului „Overlord“ a fost încă o dată schițată de Eisenhower, Montgomery și Ramsay. Churchill a rostit un mic discurs. A spus că, după ce vreme îndelungată s-a îndoit de posibilitatea izbîndirii unui atac pornit peste Canalul Mîneei, se alătura deplin acestui proiect și că era dispus să susțină, din toată inima, punerea lui în aplicare. În sfîrșit, a vorbit apoi regele, în termeni generali, solemni și elevați, cum se cuvenea din partea unui șef de stat.

În ultima săptămînă a lunii mai, biroul „Operații” al SHAEF-ului, însoțit de toate organele anexă, a venit să se instaleze la Portsmouth, ca și Cartierul General al Grupului 21 de armate britanic.

Coasta de sud a Angliei arăta acum ca o țară ciudată, în care soldații se simțeau tot atît de îndepărtați de căminele lor ca și cum s-ar fi găsit la mii de kilometri. Mai puteau scrie familiilor, însă corespondența lor, ca și cea a populației civile, era cenzurată. Nu li se permitea să mai aibă asupra lor decît echipamentul de luptă. Toate obiectele personale fuseseră adunate, împachetate și trimise familiilor pe cheltuiala statului. Pe șosele, în marginea taberelor provizorii ale zonei de debarcare, nesfîrșite convoaie coborau întruna spre țarm. Ziua, soarele strălucea pe cerul albastru; cîmpia înverzise minunat, grîul se înălțase binișor, copacii se acopereau de muguri și frunziș tînăr.

De cum se lăsa noaptea, locuitorii porturilor se pomeneau cufundați într-o lume și mai stranie, ireală, în care aproape că orbecăiau: o ceață albă, ușor sufocantă, acoperea toată regiunea. Ecranul acesta de fum se întindea în fiecare seară peste întreg ținutul, spre a tăinui dușmanului uriașa concentrare a armadei pregătite pentru invazie. Cîteva bombardiere germane izolate, sau grupate în formații mici, veneau cînd și cînd să arunce bombe ici, colo.

În birourile statelor-majore tensiunea creștea zi de zi, am putea spune oră de oră. Se credea că totul a fost prevăzut, se dorea să se prevadă și mai mult. Invazia aceasta trebuia să fie

nu numai cea mai formidabilă în privința mijloacelor, ci și cea mai minuțios pregătită, cea mai confortabilă și chiar... cea mai luxuoasă.

Odată cu șalandele și ambarcațiunile de asalt de tot soiul, puteau fi văzute sosind în porturi ciudate căsuțe plutitoare, fără ferestre, cu acoperișul ca o pădure de coșuri: erau L.C.K.-urile (*landing-craft, kitchen*), șalande-bucătării, destinate și ele plajelor de debarcare. Fiecare dintre ele aveau să pregătească neîntrerupt serii de prânzuri pentru câte 600 de oameni. În sectorul american, un soi de chioșcuri plutitoare denumite P. Ex. (*Post Exchange*) procurau combatanților tot ceea ce erau obișnuiți să aibă în ranițe: țigări, hîrtie de scrisori, pastă de dinți, pixuri, filme fotografice etc... Magazinele flotante aveau menirea să distribuie celor salvați din naufragii rufărie și uniforme uscate, noi.

Fusese elaborat un sistem de triere și de distribuție a corespondenței, cît mai perfecționat cu putință, astfel încît oamenii să poată scrie acasă și să primească des știri de la ai lor, încă din primele zile ale invaziei. Lucrul era foarte important pentru moral și nimic nu era prea scump cînd era vorba de menținerea lui în rîndurile trupelor angajate în operația „Overlord“.

Pe de altă parte, era de dorit – de data aceasta privitor la moralul populației civile – ca familiile să fie informate exact, cu un minim de erori posibile, asupra decesurilor, disparițiilor sau rănilor suferite de combatanți. Sistemul normal de informații nu putea fi folosit într-o operație amfibie atît de importantă și de complicată ca „Overlord”: așa de pildă, naufragiații unui mijloc de asalt, salvați și continuîndu-și lupta cu altă unitate, ar fi putut fi dați dispăruți în mod eronat. Și din acest punct de vedere a fost elaborat un sistem nou și creat un centru „Overlord“ de comunicare a pierderilor. El urma să funcționeze întru satisfacția generală, dacă ne este îngăduit să ne exprimăm astfel.

Cu începere de la 15 mai, avioanele din Comandamentul apărării aeriene a coastelor (Coastal Command) survolau continentul și marea pentru a proteja convoaiele care navigau de la un port la altul, de-a lungul coastelor britanice, și pentru a alunga submarinele. Înaltul comandament german, tot neștiutor în privința locului și a datei invaziei, simțea primejdia conturându-se și ordonase numeroaselor submarine cu baza în Norvegia sau patrulînd în Atlantic să intre în porturile franceze din vest.

Pentru a cîștiga timp, submarinele acestea, chiar și cele prevăzute cu aparat schnorckel, navigau permanent aproape la suprafață, angajîndu-se curajos în luptă cu avioanele care le atacau. De la 15 mai pînă la sfîrșitul lui iulie, aveau să fie atacate 51 dintre ele, 16 scufundate și 12 avariate. Doar două-trei au izbutit să ajungă în porturile de destinație.

Ofensiva aeriană declanșată împotriva teritoriilor din vestul continentului continua zi și noapte. Punerea în aplicare a planului de distrugere a podurilor începuse la 6 mai. „Linia de interdicție”, destinată a izola Normandia și Bretania, urma cursul inferior al Senei și marea pînă la Mantes, de unde ajungea la Beaugency, trecînd prin Chartres, apoi urma cursul Loirei pînă la mare. Toate podurile înșirate pe această linie trebuiau distruse. Pentru a-i menține pe nemți în incertitudine asupra locului debarcării, doar podurile de peste Sena au fost atacate sistematic înainte de 6 iunie.

Campania pornită împotriva podurilor se suprapunea ofensivei de măcinare a rețelei feroviare franceze, începută la 6 martie. Bombardierele grele continuau să atace stațiile de călători și mărfuri, triajele, depourile. Cu începere de la 20 mai, bombardamentele s-au extins asupra stațiilor mici și a cabinelor regulate; au fost mitraliate numeroase trenuri.

La sfîrșitul lunii, traficul total pe ansamblul căilor ferate franceze scăzuse cu 50% față de media lunilor precedente; în regiunea de nord atingea doar 25% din media aceasta.

Traficul militar german atingea încă 51% din norma prevăzută pentru regiunea Vest, 78% în cea a sud-est-ului,

82% în sud-vest și numai 21% în regiunea nord.

Rezultatul acesta care, știm cu toții, trebuia să fie simțitor îmbunătățit după 6 iunie, fusese scump plătit de către economia țării și de către populația franceză. De la 1 la 31 mai teritoriul francez suportase 1.284 bombardamente (dintre care 404 împotriva gărilor).

La 30 mai, uriașa mașină a invaziei s-a urnit.

Primele nave care au părăsit coasta britanică, pentru a participa la operația „Overlord”, nu au plecat de pe coasta de sud, ci din portul scoțian Oban situat în maiestuosul golf Firth of Lorn.

Nu erau șalande de debarcare, nici nave de război înarmate pentru luptă, nici transportoare ori cargouri încărcate cu trupe și material. Odată depășite debarcaderele de la Oban, navele acestea nu trebuiau să se mai întoarcă niciodată în vreun port, fie că operația „Overlord” izbutea sau nu. Nu duceau cu ele decât cantitatea de combustibil necesară traversării Oban-plajele de debarcare, iar aceasta era ultima lor călătorie. Toți pereții etanși fuseseră găuriți cu arzătorul, iar în calele lor se găseau încărcături de exploziv și detonatori al căror rost era să le scufunde odată sosite în fața plajelor. Navele acestea erau cele despre care am mai vorbit, denumite „blockships”. Cocele lor, scufundate, aveau să formeze cel dintâi perete al porturilor artificiale Gooseberries, unde navele de debarcare se puteau adăposti pînă la instalarea marilor Mulberries.

Cincizeci și șase de „blockships” fuseseră reunite la Oban. Erau, în cea mai mare parte, cargouri, dar se mai aflau printre ele și trei nave de război fără tunurile lor mari, mai mult sau mai puțin demontate (*Centurion*, ex-cuirasat britanic devenit navă-țintă; crucișătorul britanic *Durban*; crucișătorul olandez *Sumatra*) cărora trebuia să i se alăture mai departe cuirasatul francez *Courbet*, remorcat singur.

În ajunul plecării, oamenii au primit pufoaice (duffle-coats), îmbrăcăminte de schimb, plăcuțe de identitate și rații

alimentare pentru patruzeci și opt de ore care nu trebuiau folosite decît la capătul drumului.

Comodorul convoiului a adunat pe toți căpitanii la bordul cargoului *Alynbank*, spre a le da ordine pentru tot traiectul, precum și consemnele obișnuite privind semnalele, evoluțiile, punctele de reunire în caz de dispersare a convoiului. Ruta era prevăzută pînă la un anumit punct, la începutul canalului Bristol. Acolo, căpitanii trebuiau să deschidă un „Plic A” primit de la comodor. În încheiere, comodorul le-a explicat în ce consta misiunea navelor lor în operația „Overlord”.

Conferința a avut loc în careu. În jurul mesei – britanici, americani, norvegieni, un olandez, un belgian, un polonez. Comodorul vorbea rar, străinii ascultau cu și mai multă luare-aminte decît ceilalți. Liniștea era desăvîrșită. Fețele oamenilor, încremenite. Cînd termină, comodorul se ridică și strînse tuturor mîna, apoi căpitanii se înapoiară la bordul navelor. Dar nu aveau voie să spună nimic echipajelor înainte de plecare.

A doua zi – 30 mai, ora 7, – *Alynbank* a lansat semnalul. Convoiul s-a format pe două coloane. Viteza: 5 noduri. A fost adoptată viteza aceasta redusă, întrucît unele din acele „blockships” erau cargouri vechi, într-adevăr obosite, despre care nici măcar nu fusese vorba să mai fie întinerite. Și-apoi, trebuia să se navigheze cu prudență, întrucît orice ciocnire ar fi putut avea consecințe definitive din cauza găurilor din pereții etanși.

După alcătuirea formației și pornirea la drum a convoiului, difuzoarele *Alynbank*-ului au început să cîrîie, marinarii au auzit sifleea puternică a maistrului manevrier, apoi garda tradițională:

— Auziți bine cu toții? Căpitantul va vorbi echipajului.

Domnea o tensiune cumplită, oamenii erau tulburați la culme. În sfîrșit se auzi glasul căpitantului:

— Se împlinesc astăzi douăzeci și opt de ani de la ziua în

42

43

care se încheia lupta decisivă a ultimului război. Astăzi am început cea mai hotărîtoare acțiune navală din războiul acesta. Nu este o acțiune care angajează numai nave, dar vom asista și la cea mai mare aglomerare de nave existentă vreodată. Dacă acțiunea nu va reuși, războiul va putea fi pierdut în doar cîteva ore... Navele care constituie acest convoi vor urma forțele de atac spre plajele de invazie. Apoi vor fi scufundate...

La bordul tuturor navelor s-a desfășurat apoi aceeași ceremonie, sau aproape aceeași. După care oamenii și-au ocupat locurile, unii și mai tulburați ca pînă atunci, alții mai degrabă tăcuți.

Pe toate pasarelele, ofițerii de cart vegheau atenți spre a menține riguros direcția, precum și distanțele și intervalele dintre nave. Unii dintre ei erau puțin cam nervoși, cu gîndul îndreptat mereu spre pereții etanși perforați. Navele destinate a fi scufundate trebuiau să aibă grijă să nu se scufunde unele pe altele înainte de a ajunge la destinație.

S-a lăsat noaptea. Fiecare navă desfășura după sine un cablu la al cărui capăt se afla un flotor ce învîrteja vizibil apa: era geamandura pentru ceață. Geamandura „matelotului din față”, care nu trebuia niciodată pierdută din vedere.

Undeva, departe, spre sud, grosul armadei de invazie avea să se pună curînd în mișcare.

VIII

LOVITURA DE ÎNCEPERE A FOST TRASĂ DE DOUA ORI

Era încă noapte. În tabere, în barăci și prin corturi, oamenii din primele eșaloane de asalt, în ținută de campanie, își strîngeau efectele. Subofițerii ordonau să fie golite saltelele, să fie înapoiate la magazie paturile, să fie umplute bidoanele cu apă. De afară se auzea tropăit pe aleile de zgură și vuietul camioanelor.

În zori, companiile s-au aliniat pe terenurile de instrucție. Păsările ciripeau în aerul proaspăt al dimineții. Doar cîteva ordine ca înainte de o plecare la exercițiu normal, de rutină. Oamenii își luară arma pe umăr și părăsiră tabăra în pas cadențat.

Aproape peste tot se întâlneau cu alte trupe cărora le venea rîndul să ocupe tabăra pentru cîteva zile. Toate acestea se petreceau în ziua de 29 mai, sau în 30 sau 31, după rînduiala stabilită fiecărei tabere. Eșaloanele de atac nu porneau toate în același timp. Dar „mișcarea” cea mare începuse.

Coloanele se îndreptară spre porturile și „hard”-urile de îmbarcare. Scurtul traseu era întretăiat de halte care țineau uneori și cîteva ore.

Puteți să vă așezați și să vă faceți comozi, spuneau ofițerii. Dar este interzis cu desăvîrșire să vă îndepărtați mai mult de zece metri.

Cerul era siniliu, soarele strălucea și încălzea ca în plină vară. Femei din serviciile auxiliare ale armatei aduceau ceai pe cărucioare; la vremea prînzurilor, bucătăriile mobile treceau de la un grup la altul. Deodată, subofițerii apăreau cu toții în același timp, ridicînd oamenii în picioare. Înainte, marș. Apoi, altă oprire, la cinci sute de metri. Coloane de tancuri și camioane treceau în duhoare de benzină.

Și urma altă oprire pe cheu sau la extremitatea vreunui „hard”. Oamenii se ghemuiau din nou pe ranițe. Între ei și nave, cordoanele poliției militare mențineau un spațiu gol.

— Cei din poliția militară (M.P.) nu ne lasă să trecem. Dar nici noi nu ținem morțiș.

— Au un locșor cald învîrțiții ăia.

Ofițeri cu bandă roșie la caschetă și cu un carnet sau hîrtii în mînă treceau cordonul și se îndreptau spre batalionul ce aștepta stînd pe vine. Începeau să vorbească ofițerilor. Apoi dădeau cîte un ordin aruncînd vorbele peste umăr, și alți militari se apropiau. Erau specialiștii Serviciului de Mișcare. Se apucau să numere oamenii, iar aceștia își spuneau părerile:

— Știi, am impresia că am devenit vițel.

— Ridicați-vă, ziceau S.M.-iștii aceia. Dați-vă puțin la o parte. Aici...

Umblau de colo-colo, fără să se uite prea mult la soldați: păreau plictisiți și oarecum stînjiți, căci auziseră destule reflecții ironice sau jignitoare cu privire la „locșorul cald” al celor care nu aveau altă treabă decît a-i pune pe alții să plece, dar aveau ordin să rămîină impasibili și chiar să se arate politicoși. Un grup de soldați primea ordin să se îndrepte spre navă. Cordonul de polițiști militari li se deschidea în față, apoi se reîncea. Și venea rîndul următorului grup.

Trupele anumitor tabere din zona Plymouth trecură la bordul pontoanelor trase de remorhere care nu le transportară mai departe de insula Wight, unde au stat trei zile, într-o nouă și ultimă tabără alcătuită din corturi. După-amiaza erau învoiți și puteau să se distreze în orășelul așezat la marginea mării. Insula era izolată de lume de mai multe zile, nu era îngăduită nici un fel de legătură cu exteriorul, nici chiar civililor. Plaja și falezele erau pline de oameni veniți în vacanța de vară, lume care se întreba dacă menținerea lor în carantină avea să mai dureze mult. Soldații întorceau capul după fetele în costume de baie, dar ele nu-i învredniceau cu nici o privire. Iar soldați! Prea veneau mulți prin tot locul de cîteva săptămîni. Chioșcurile cu băuturi primiseră dispoziția să nu vîndă nimic militarilor, care aveau cantinele lor.

Oamenii din celelalte zone s-au îmbarcat direct la bordul transportoarelor, al L.S.I.-urilor, al L.C.I.-urilor, al L.S.T.-urilor etc... Toate șalandele angajate în operația de debarcare trebuiau să traverseze Canalul Mîneicii cu mijloace proprii, în

afară de ambarcațiunile mai mici (L.C.A.), care urmau să fie transportate de către navele-mamă (transportoare, L.S.I.-uri) și lăsate la apă în fața plajelor de atac.

Șenalul Solent, precum și numeroase porturi și rade ale țărmului erau împinzite de nave și șalande pline cu trupe și material. Acum, oamenii știau că se duceau în Franța, că plecarea cea mare a fost stabilită. Ofițerii îi dăscăliseră. Le spusese că forțele de atac erau cu adevărat formidabile, că nimic nu le putea rezista. Mii de avioane aveau să nimicească sistemele de apărare germane, sute de nave de război aveau să susțină debarcarea cu focul tunurilor lor. Vor circula permanent în fața plajelor grupuri de ambarcații cu motor menite a pescui pe cei căzuți în apă din mijloacele de debarcare eventual lovite sau scufundate. Aveau să existe și șalande-bucătării și șalande-cantine, pe scurt un confort nicicând întâlnit în vreo altă operație militară. Comandanții de plutoane și subofițerii urmau să le comunice curînd ultimele amănunte, fiecare trebuind să știe exact ce va avea de făcut. Pînă atunci, fiecare trebuia să se odihnească și să se mențină „în formă”. Se mai puteau trimite scrisori; poșta le strîngea.

Soldații au mai scris o dată familiilor lor. Practic nu puteau spune nimic, orice frază care făcea aluzie la debarcare era cenzurată. „Sunt bine, sănătos, nu vă îngrijorați dacă de la mine nu primiți nimic cîteva zile”.

Navele se găseau, firește, sub un consemn sever, „sigilate” conform termenului oficial. Comandamentului i-au fost puse în perioada aceasta cîteva probleme delicate. Dintre cei îmbarcați, unii au avut crize de apendicită, ori s-au rănit grav, ori s-au îmbolnăvit serios, trebuind să fie transportați la spital, pe uscat. Oare consemnul trebuia să fie aplicat și individual? S-a ivit cazul unui militar aflat în pericol de moarte, militar a cărui familie a venit la el imediat. Trebuia să li se interzică celor apropiați lui să-l vadă, poate pentru ultima oară? Pînă în cele din urmă li s-a îngăduit familiilor să-i vadă pe bolnavi sau pe cei grav răniți, dar au fost luate

„precauțiile cele mai minuțioase privind scurgerea de informații secrete“.

La bordul navelor, oamenii se prăjeau la soare, dormeau, jucau cărți și, mai cu seamă, mîncau ca tot oșteanul care nu are ce face. Bucătăriile de pe vapoare funcționau fără oprire; bucătarii – se vedea limpede – primiseră ordinul să nu trîndăvească și să nu refuze suplimentul și suplimentul suplimentului. Excepție făceau însă șalandele mici, unde regimul restrictiv a fost categoric mai puțin plăcut.

Pretutindeni, jucătorii de cărți au observat foarte repede că, pentru prima oară, ofițerii și subofițerii nu spuneau nimic cînd vedeau monezi apărînd pe fundul beretelor răsturnate. Jocul pe bani i-a făcut pe mulți să dea uitării debarcarea, măcar pentru cîteva ore. Alții se sprijineau de bastingaj și priveau îndelung sutele de nave ancorate sub turma aceea de

44

aerostate argintii . Unele nave erau camuflate în sistem britanic, adică vopsite în multe culori, altele numai în două, cenușiu și albastru deschis, după sistemul american.

Cursa maritimă regulată Southampton-Le Havre traversa Canalul Mîneicii în șase ore. Or, era prevăzut ca prima parte a armadei de invazie (Forța U, americană, destinată plajei Utah) să pornească cu treizeci și șase de ore înainte de ora H, care rămăsese fixată pentru 5 iunie, orele 6,30. Răstimpul acesta considerabil era necesar din trei motive. În primul rînd, forța U se concentrase în porturile Torbay, Brisham, Dartmouth – toate situate în jumătatea de vest a țărmului de sud; în al doilea rînd, viteza convoaielor avea să fie cea a șalandelor celor mai încete (L.C.T.) care, încărcate, nu puteau înainta cu mai mult de cinci noduri; în sfîrșit, toate forțele angajate în primul atac nu trebuiau să înainteze împreună, frontal, prin canalul Mîneicii. Trebuiau să urmeze cursul șenalelor dragate pînă la placa turnantă „Piccadilly Circus”, la aproximativ douăzeci mile sud de Portsmouth, iar de acolo aveau să se angajeze în alte șenale dragate din fața lor. Fuseseră

prevăzute zece șenale, largi fiecare de 350 metri. Convoaiele urmau să treacă unele după altele prin intrarea îngustă ce ducea la zona de atac.

În după-amiaza zilei de sîmbătă 3 iunie, toți comandanții de plutoane și toți subofițerii din Forța U au fost informați asupra locului exact al debarcării; pentru toți cei care nu le cunoșteau încă, adevăratele denumiri geografice au înlocuit pe cele convenționale.

La ora 18, primele șalande și primele transportoare s-au alcătuit în convoi. Distrugătoarele și-au părăsit locul de ancorare și au început un du-te vino asemănător celui caracteristic cîinilor ciobănești. Fiecare transportor avea pictat pe cocă, de o parte și alta a pasarelei, un simbol în litere mari, foarte citețe. De exemplu EDP 3, ceea ce însemna: vine din Anglia (England), zona Dartmouth, transport de personal, convoi numărul 3. Indicațiile acestea trebuiau să permită șefilor de convoaie și escortorului să le identifice pe

45

loc sfărîmăturile .

De pe aerodroame învecinate cu țărmul, primele patrule de avioane de escortă și-au luat zborul. Nesfîrșitele linii de convoaie se înșiruiau acum pe mare, în direcția sud-est. La bordul cargourilor și al șalandelor, oamenii care nu continuau să joace cărți priveau la spectacolul acesta impresionant care se desfășura liniștit, pare-se, ca un exercițiu. Făceau un efort spre a se convinge că pornirea aceasta în larg era cea reală.

Dragoarele care precedau forța U se și găseau în larg, mult înainte. „Dragarea șenalelor în fața forțelor de atac a fost cea mai amplă operație de acest gen întreprinsă în timp de război”, a scris amiralul Ramsay în raportul său. Pentru a constitui cele 25 de flotile necesare, fuseseră adunate toate navele, tot materialul utilizabil și întreg personalul disponibil.

Dragarea șenalelor în Canalul Mîneicii era un lucru foarte dificil, întrucît operația trebuia executată la oră fixă și cu schimbări de direcții datorate mareei: la început, curentul

mareei avea să se manifeste cu putere spre est, apoi spre vest; de unde necesitatea unei manevre de ansamblu extrem de complicate, pentru a se obține șenale dragate exact în locul unde fuseseră însemnate pe hartă și pretutindeni la fel de largi. Șenalele acestea trebuiau apoi balizate cu ajutorul geamandurilor luminoase.

Dacă întreg Canalul Mîneicii nu ar fi fost practic inaccesibil dușmanului, datorită forțelor navale și aviației, această uriașă operație de dragaj nu ar fi fost cu puțință, după cum tot cu neputință ar fi fost și lenta defilare a șalandelor și a bastimentelor de transport.

În ceea ce privește traversarea Canalului, nu se iva nici o problemă de navigație. Navele cap de convoi și un mare număr de escorte erau echipate cu aparate Gee sau Decca, menite să le ghideze pas cu pas încă de la punctele de plecare de pe coasta engleză.

După Forța U, o parte a Forței O (americană, destinată plajei Omaha Beach) a pornit în larg, din Portland, în seara zilei de 3 iunie. Marea mișcare, armonioasă, avea să urmeze acum planul stabilit. Cel puțin așa se credea. În realitate, o nepotrivire privind singurul element care nu se lăsa defel închingat în planuri avea să răstoarne situația și să repună totul în discuție.

De la 2 iunie situația meteorologică s-a înrăutățit. Regimul de timp frumos, care ținuse cîteva săptămîni, se schimba, fără puțință de tăgadă. Pronosticul experților privindu-i evoluția era pesimist.

Oare planul „Overlord” trebuia amînat pînă la viitoarele fluxuri favorabile? Iată ce ar fi însemnat o asemenea hotărîre: debarcarea trupelor de asalt și retrimiteră lor în taberele acum ocupate de alte contingente; reluarea de la capăt a planului de transport a tuturor trupelor prin Marea Britanie; menținerea flotei de invazie în porturi și în jurul acestora vreme de cincisprezece zile, poate chiar douăzeci și opt; punerea în pericol a păstrării secretului.

În afară de aceasta, nimic nu îngăduia să se presupună că o nouă perioadă de vreme proastă nu ar coincide cu viitoarele fluxuri favorabile.

În ziua de 3 iunie, după-amiază, Eisenhower dădu ordin ca primele convoaie să pornească, așa cum fusese prevăzut. Ziua Z era 5 iunie.

În seara zilei de 3 iunie timpul se înrăutăți. În ziua de 4, ora 2 dimineața, situația în Canalul Mîneicii era următoarea: vînt de vest-nord-vest, de forța 5-6 pe scara Beaufort, cu viteză de la 28 la 48 de kilometri pe oră; cer pe trei sferturi acoperit și cu tendință de acoperire continuă; valuri între un metru, un metru cincizeci.

Cu puțin înainte de ora 4 dimineața, Eisenhower se prezentă, dimpreună cu șeful său de stat-major, generalul Bedell-Smith, la Cartierul general al comandantului-șef al forțelor navale expediționare aliate de la Southwick Park, la Portsmouth. A fost introdus în sala de operații, imensă bibliotecă cu pereți alb-aurii, unde se și găseau amiralul Ramsay, mareșalul Montgomery, mareșalii aerului Tedder și Leigh Mallory, precum și șefii de stat major și mai mulți aghiotanți. La una din extremitățile sălii fusese expusă o imensă hartă a Mîneicii, pe care niște fete din WRENs, folosind o scară rulantă, înfingeau din oră în oră figurine care marcau poziția pe mare a tuturor navelor. Eisenhower se așeză într-un fotoliu, în fața biroului lui Ramsay.

— Să vină meteorologii! zise el.

Un aghiotant ieși. Peste un minut el redeschise ușa, lăsîndu-l să treacă pe colonelul aviator J.M. Sttaag din R.A.F. Era însoțit de un colonel american și de un comodor de la Royal Navy. Șeful echipei era Staag, un scoțian înalt, slab, a cărui pricepere, obiectivitate și calm fuseseră în mai multe rînduri apreciate de către Eisenhower. Cei trei bărbați aduceau hărți și caiete. Chipurile lor purtau semnele a patruzeci și opt de ore de muncă neîntreruptă.

— Situația se va mai agrava? a întrebat Eisenhower.

— În principiu, încă puțin; așa ar trebui. Previziunea privind ansamblul rămîne pesimistă. Poate fi prevăzută, totuși, o ameliorare trecătoare. Ea se va face simțită peste douăzeci și patru de ore. Poate ține cîteva zile sau numai douăzeci și patru de ore. Începînd cu data de 7 iunie, seara, poate fi prevăzută o ameliorare mai durabilă.

— O afirmație mai sigură nu puteți face?

— Cîstit vorbind, în actuala situație, nu!

O strivitoare răspundere apăsa pe umerii celor trei bărbați. Îi punea la grea încercare, ca și munca pe care o făceau. Eisenhower și ceilalți șefi știau că aceștia erau competenți, că făceau apel la întreaga lor știință. Eisenhower le strînse mîna, iar ei se retraseră.

Apoi, Comandantul suprem a vrut să cunoască părerea celor trei șefi ai planului „Overlord“. Iată, în esență, părerea lor:

Ramsay. — Dacă actualele condiții se mențin sau se agravează numai puțin, navigarea șalandelor de debarcare va fi foarte anevoioasă; dar vor putea trece. Mai mari îmi sînt temerile în privința sprijinului dat de bombardamentul naval. Va fi greu de obținut ajustarea tirului tunurilor.

Leigh Mallory. — Sprijinul dat de aviație își va pierde mult din eficacitate. Atacul aerian al sistemelor de apărare de pe plaje riscă să se dovedească ineficace. Sînt de părere să amînăm.

Montgomery. — Sînt de părere să trecem mai departe.

Tăcere prelungită. Hotărîrea trebuia să o ia comandantul suprem. În imensa-i muncă de organizator și de coordonator, Eisenhower fusese neconținut ajutat, uneori ca și purtat, de inteligența și munca subordonaților săi. Acum, în mijlocul lor, în fața deciziei ce trebuia luată, era singur. Și chiar cei care îi criticaseră uneori hotărîrile – pînă și Montgomery – simțeau intens, în clipa aceasta, singurătatea comandantului suprem și îi priveau cu deosebită gravitate chipul luminos cu ochi mult îndepărtați, craniul rotund, mare.

Eisenhower se ridică din fotoliu și se apropie de harta Canalului Mîneicii. Se vedeau pe ea convoaiele Forței U și o parte din cele ale Forței O ajunse mult în largul coastei engleze, iar și mai în larg puncte mici reprezentînd flotilele de dragaj. Fiecare privea harta, liniștea se prelungea. În sfîrșit își plecă tăcut capul, se întoarse:

— Planul „Overlord” este întîrziat cu douăzeci și patru de ore. Ziua Z va fi marți 6 iunie.

Șefii de stat major se retraseră îndată pentru a da ordinele prevăzute de plan, în caz că totul ar fi fost amînat cu douăzeci și patru de ore.

Ordinul de a face stînga-mprejur fusese lansat prin radio (semnal codificat) către navele aflate pe mare. Acestea nu puteau confirma primirea ordinului, întrucît le fusese impusă o „tăcere radio” absolută. Dar navigația convoaielor era urmărită de pe coasta engleză de către stații de radio-ghidaj. Ori de cîte ori recepționarea arăta că un convoi evolua spre a face cale întoarsă, la statul major al amiralului Ramsay sosea un mesaj telefonic. Atunci fetele din WREN deplasau micile siluete care înțepau harta Mîneicii. Era suficient să privești extrema încetineală a evoluării navelor, pentru a-ți reprezenta ce însemna în realitate deplasarea figurinelor: șalandele mici de debarcare luptau anevoie împotriva vîntului și a valurilor, abia înaintau, scuturate ca niște strecurători, iar oamenii erau uzi leoarcă. Vîntul tot mai rece, bătea dinspre apus.

Convoaiele pornite primiseră ordin să intre în baza de la Weymouth. Cu greu se putea spune că se îndreptau într-acolo, fiindcă de fapt se tîrau. Șefii planului „Overlord” așteptau îngrijorați mesajele stațiilor de radio-ghidaj. Convoaiele aveau să ajungă, oare, la adăpostul coastei? Iar dacă izbuteau, nu aveau să arate ca o turmă nenorocită de scăpați dintr-un naufragiu? Formația convoaielor fusese studiată amănunțit, tocmai pentru a se ajunge în bună ordine în fața plajelor de debarcare; puteau oare să plece iarăși în larg, fără să se refacă formația? Și în ce stare aveau să fie oamenii? Trebuiau poate debarcați, lăsați să se odihnească,

reconfortați? Nici vorbă nu putea fi de a încerca asaltul lăsînd Forța U în spate. Dacă ea nu putea ieși în larg imediat, totul trebuia discutat din nou.

O altă constatare aducea și mai multă neliniște: o fracțiune a acestei Forțe U (Forța U₂A), transportată de 128 L.C.T.-uri escortate, nu făcuse cale întoarsă. Se îndrepta mai departe spre sud-vest. La ora 8 s-a înțeles cu certitudine că nu primise ordinul să vireze. La 9, se găsea la 25 mile sud de Sainte-Catherine Point. Dacă înainta astfel, avea să se găsească în ape nedragate. Apoi risca să fie reperată de radarele de coastă germane. Amiralul Ramsay dădu un ordin. Două distrugătoare porniră în larg, iar un hidroavion își luă zborul.

Cîteva clipe după aceea, pilotul hidroavionului a zărit convoiul, ai fi zis că sînt rînduri de insecte lipite, nemișcate pe mare, fiecare franjurat de spumă. Reduse din altitudine și începu să mînuiască proiectorul. Escortoarele intrară într-un du-te vino, convoiul începu să se gîtuie încet-încet. Se putea lesne prevedea că Forța U₂A nu avea să se retragă în rada coastei înainte de a primi iarăși ordinul să vireze.

O altă formație, mai puțin importantă, nu făcuse cale întoarsă. Era flotila a 14-a de dragoare de mine. În dimineața zilei de 4 iunie o vedetă de patrulare a venit să aducă vești. Comandantul flotilei acesteia primise mesajul, dar în clipa aceea se găsisse în chiar inima unui cîmp de mine. Preferase să dragheze înainte de a vira.

Alte dificultăți și greutăți au rezultat din ordinul de a face stînga-mprejur. Era și de așteptat. Bătrînul cuirasat francez *Courbet*, destinat să fie un blockship, ieșise și el din port. Fără mașini, nici cazane, burdușit cu beton, înainta greu, tras de un remorcher al cărui căpitan îi blestema pe șefii care îl pricopsiseră cu asemenea muncă de ocnaș.

Cînd primi semnalul, ofițerul acesta simți că turbează. Înainta lipit de nava cea bătrînă, ai fi zis un mistreț legat în batjocură de un elefant paralic și zbătîndu-se să iasă din

belea. Să faci stînga-mprejur cu asemenea colos, pe o mare și așa aspră, cu vînt potrivit, părea lucru nesăbuit. Au fost necesare două ore de efort; căpitanul remorcherului, dînd dovadă de excelente calități nautice, izbuti. Cuirasatul *Courbet* fu readus în făgașul vîntului de la Durlston Head și ancorat, în toată siguranța, în largul portului Bournemouth.

— Acum, n-aveți decît să-l rugați pe Dumnezeu să nu i se întîmple nimic, zise căpitanul remorcherului către comandantul cuirasatului care îl felicita. Mastodontul ăsta nu mai are decît o singură linie de ancorare și un singur troliu ca să ridice ancora. Ea cîntărește șapte tone. Cînd va porni din nou în larg, nu va avea decît să-și desfășoare lanțul de la capăt, de cum îl voi fi remorcat. Dar dacă i se întîmplă cumva de-acîi înainte să intre în derivă sau își rupe lanțul, nu vă bizuiți pe mine. Nu aș mai putea face nimic.

Asemenea nenorocire nu s-a întîmplat. În ansamblu, nu s-a ivit nici un fel de nenorocire de pe urma ordinului de a se face cale întoarsă. Întreaga Forță U a putut porni iarăși la drum, fără să fie nevoie de o realcătuire a formației, deși oamenii de la bordul L.C.T.-urilor fuseseră aspru încercați de mare. Și-au reluat, alături de ceilalți, drumul către plajele de asalt; doar vreo zece L.C.T.-uri au rămas în Anglia, spre a repara avariile cauzate de vremea rea.

În ce privește convoiul cel mare de blockships, a stat la capă fără vreun incident, la gura canalului Bristol, așteptînd să urmeze forțele de asalt.

Echipajele care au suferit cel mai mult de pe urma amînării cu douăzeci și patru de ore au fost cele ale submarinelor de buzunar X20 și X23. Aceste mici bastimente aveau drept misiune să balizeze limitele zonei de asalt atribuite forțelor J și S: în sectorul acesta, țărmul nu prezenta accidente de teren suficient de vizibile pentru navele care veneau din larg.

Submarinele de buzunar trebuiau să se apropie cît mai mult de țărm, fiecare la una din extremitățile zonei Juno-Sword, să-și verifice riguros poziția, apoi să intre în imersiune

și să se așeze pe fundul mării; cînd forțele de asalt aveau să se apropie, trebuiau să iasă din imersiune și să îndrepte spre plaje proiectoare cu lumină atenuată după care urmau să se ghideze șalandele de debarcare.

X20 și X23 au părăsit țărmul englez în noaptea de 2 spre 3 iunie, remorcate. Cînd s-au aflat la vreo treizeci de mile de coasta franceză, și-au continuat drumul prin mijloace proprii. Submarinele acestea, avînd la bord patru oameni, erau de

46

același tip cu cele care atacaseră *Tirpitz*-ul la Alten Fjord. Fiecare deplasa aproximativ zece tone și înainta cu o viteză de 4 pînă la 5 noduri la suprafață, ceva mai puțin în imersiune.

Au ajuns la postul lor în ziua de 4 iunie, către orele 23, după o navigație grea. Valuri mari măturau bordul în timp ce ofițerii executau atent observarea. Cei doi comandanți au și fost smulși de două ori de valuri. A fost nevoie de pompare cu mîna pentru a se scoate apa, căci submarinele „X” nu posedau pompă electrică. În sfîrșit, după ce și-au verificat poziția, X20 și X23 s-au pregătit să intre în imersiune, pentru a se așeza la fund. Echipajele lor gîndeau că așteptarea în aerul acela drămuț („X”-urile nu posedau nici mijlocul de a regenera aerul pe timpul scufundării) nu avea să fie deloc plăcută, cu atît mai mult cu cît toată lumea era udă learcă și că trebuia să se pompeze mai departe. Dar nu era vorba decît de o singură noapte urîță, o noapte de cîteva ore. Era atunci ora 0.50 – 5 iunie. La ora 1, semnalul codificat a ajuns la submarinele de buzunar: „Operația este amînată cu douăzeci și patru de ore”.

Submarinele X20 și X23 au rămas la posturile lor, la cîteva sute de metri de mitralierele germane, timp de douăzeci și șapte de ore, dintre care douăzeci și trei în imersiune. Cînd se ieșea la suprafață (noaptea), situația nu era de fel mai plăcută, din pricina vremii urîte și a temerii cumplite de a nu se pierde poziția. Cînd, după ce și-au îndeplinit misiunea,

echipajele submarinelor „X” au fost aduse la bordul navei-cartier general *Largs*, erau cu adevărat epuizate.

La 4 iunie, ora 21, Eisenhower și colaboratorii săi apropiați au părăsit micul lor campament, pentru a se duce la Cartierul general al amiralului Ramsay. Natura se burzuluise și mai tare. „Vântul atingea proporțiile unui uragan, iar ploaia părea să traverseze cerul pe orizontală. Traiectul scurt care ne despărțea de Cartierul general al marinei, făcut numai din drumuri noroioase, nu era deloc încurajator. În așa măsură chiar, încât în atari condiții părea inutil să angajezi o discuție privind oportunitatea atacului.”

Experții meteorologi au adus precizări în privința datelor de 5 și 6 iunie. În ziua de 5 vântul avea să bată mai întâi din vest-nord-vest, cu forța 5, dar avea să se întoarcă apoi spre vest și sud-vest, slăbind pînă la forța 3 sau 4 (13-27 km/h). Valurile puteau atinge doi metri înălțime în mijlocul Canalului Mîneicii în dimineața de 5, dar marea urma să se calmeze încet în timpul zilei. Era de așteptat ca ameliorarea să continue în ziua de 6 iunie.

În timp ce experții formulau pronosticul acesta, în fapt mai încurajator decît precedentul, vîntul îndoia arborii parcului Southwick; ploaia bătea darabana în ferestrele marii biblioteci. Apoi în orele care au urmat, situația s-a îmbunătățit oarecum. La 5 iunie, ora 3 și jumătate dimineața, Eisenhower dimpreună cu colaboratorii săi s-au dus din nou la Cartierul general al lui Ramsay.

Metereologii au fost aduși încă o dată în fața comandantului suprem. Arătau și mai prost, aveau fețe cenușii, dar li se citea în ochi siguranța și chiar satisfacția. Au început prin a spune că vremea, așa cum se prezenta ea în momentele acelea în Canalul Mîneicii, în fața plajelor franceze, era într-adevăr scîrboasă, după cum prevăzuseră. O debarcare în dimineața zilei de 5 iunie ar fi fost o operație extrem de hazardată, poate chiar dezastruoasă.

Aceasta nu-i împiedica totuși pe experți să confirme acum pronosticul din seara precedentă. Timpului urît avea să-i

urmeze o acalmie care avea să țină cel puțin treizeci și șase de ore. Apoi, timpul avea să se strice din nou, dar nimic nu putea fi prevăzut cu certitudine.

— Sînteți siguri, cel puțin, de acalmie? a întrebat Eisenhower.

Colonelul aviator Staag a răspuns afirmativ, în numele său și al colaboratorilor.

Eisenhower nu avea nici un motiv să nu acorde încredere meteorologilor, dar nici să facă altceva. Practic, prevederea lor nu înlătura incertitudinea, de vreme ce vremea urîță putea reîncepe după acalmie: „Am fi putut reuși să debarcăm primele valuri de asalt, dar să ne găsim apoi în imposibilitatea de a aduce întăriri: trupele noastre ar deveni atunci o pradă ușoară pentru contraatacul german.” Responsabilitatea comandantului suprem era la fel de mare ca în ajun. Un atac lansat și zădărnicit s-ar dovedi mai primejdios decît atacul amînat, chiar și cu imensele sale inconveniente. Dar și atacul amînat putea fi compromis de o revenire a vremii proaste; exista astfel riscul să fie amînat din două în două săptămîni și din lună în lună, dacă se aștepta o siguranță în privința vremii. Apoi ar fi fost din nou iarnă, iar mașina invaziei s-ar fi văzut ruginind locului, doar dacă germanii nu ar fi dat drumul, între timp, unor arme secrete, nemaipomenite, ceea ce nu era deloc imposibil. Funcția esențială și superioară a unui comandant suprem este să ia decizii în pofida tuturor riscurilor, după ce le-a cîntărit. De data aceasta, Eisenhower nu a rămas pe gînduri. După o tăcere de cîteva clipe, a declarat cu glas hotărît că atacul va avea loc în ziua de 6 iunie. Ordin definitiv. Era 5 iunie, ora 4,15, dimineața.

IX

SOLEMNA TRAVERSARE

„În timp ce forțele invaziei traversau Canalul Mîneicii, o impresie de ireal învăluia totul”. Găsim cuvintele acestea în raportul amiralului Ramsay.

Convoaiele se înșirau la nesfîrșit pe marea cenușie, agitată, sub bolta unui cer fumuriu-crepuscular, înțesat de avioane. Șiragurile acestea de nave acopereau marea de la o zare la alta, de la mal la mal – ele și turmele lor însoțitoare, baloanele argintii. Uluitor. Iar procesiunile acelea imense abia păreau a se mișca. Înaintau cu o încetineală solemnă, impresionantă. Printre șiruri, la intervale, joasele nave de război, întunecate și zvelte știuci. Deasupra armadei, migrația escadrelor aeriene al căror freamăt nu mai înceta. Avioanele se înveșmîntaseră anume pentru invazie: benzi albe și negre le zebrau aripile.

Lenta înaintare pe fața mării era alcătuită din mii de poticniri și dureroase eforturi. La bordul bastimentelor de transport și al marilor L.S.T.-uri, soldații care nu sufereau de rău de mare nu se puteau împiedica să nu-și scuture capul a milă cînd priveau la L.C.I.-uri și L.C.T.-uri. Fiecare din șalandele acestea își sălta cu greu partea dinainte, asemenea unei ființe care se înăbușă și vrea să respire cît mai mult aer, apoi cădeau iarăși zbuciumîndu-se într-un tangaj continuu și acoperindu-se întruna de valuri înspumate.

Înserarea se topi în noapte. La bordul navelor și al șalandelor oamenii, așezați sau culcați, îngrămădiți, ghemuiți, cu capul vîrît sub pături, auzeau neconținut loviturile de berbece ale mării în pereții de tablă, pulsația mașinilor și, mereu-mereu, vuietul avioanelor, măsurînd și mai puternic, fără încetare, ca cel al unei cataracte. Cerul era plin de bombardiere grele și mijlocii, de avioane de vînătoare de noapte, de avioane mari de transport pline cu parașutiști,

precum și de avioane-remorchere care trăgeau după ele escadre de planoare.

Ofensiva aeriană a zilei Z-a început la puțin după miezul nopții. O mie o sută treizeci și șase de avioane ale Comandamentului aviației de bombardament britanic au lansat aproape 6.000 tone de bombe asupra a zece baterii de coastă între porturile Le Havre și Cherbourg. În zori, 1.038 bombardiere aparținând Armatei a VIII-a aeriene a S.U.A. au continuat activitatea de „înmuieră”. Între miezul nopții și zorile zilei s-au aflat deasupra coastelor normande și mai departe, în adâncul țării, 31.000 aviatori aliați.

În același timp, armada cea mare continua să înainteze fără a fi survolată de vreun avion german. Convoaiele se angajaseră în șenalele dragate și balizate. Geamandurile slab luminate apăreau una după alta, la intervale foarte regulate. „E ca la tramvaie, spuneau căpitaniii bastimentelor de transport. E simplu ca și când ai coborî pe strada Oxford în timp de pace.”

Dragoarele și navele de balizaj ajunseseră în ajun pînă la cîteva mile de coasta franceză, în plină zi, așteptînd – în fiecare clipă – să fie luate în focuri de bateriile germane. Dar nici una nu a tras. „Motivul pentru care germanii au ignorat cu desăvîrșire apropierea dragoarelor rămîne unul dintre marile mistere ale invaziei Normandiei”, a notat amiralul Ramsay. Drept este că radarurile germane erau mediocre și că bombardamentele dinainte le distruseseră în mare parte, dar nu e nevoie de un radar ca să deslușești escadre de dragoare la doar cîteva mile, în toiul zilei. Pare-se că germanii au crezut a fi viclenie. Vom vedea, puțin mai departe, ce credeau atunci germanii, de ce anume se temeau, în ce stare se găseau. Absența unei reacții se explică deseori mai mult prin slăbirea generală a reflexelor, datorată istovirii și altor cauze decît incertitudinii ori vreunei convingeri eronate.

Acum armada însăși sosea în fața coastei, iar germanii nu reacționau nicicum. La bordul torpiloarelor de escortă, oamenii de veghe scrutau marea, pentru a descoperi vedetele

lans-torpile germane așteptate să vină de la Cherbourg sau Le Havre. Dar nici o vedetă nu se arăta în zare. „Vremea proastă a împiedicat vedetele să iasă din port, se poate citi în unele rapoarte. Diversiunile și contra-măsurile radio au asigurat asaltului veritabil beneficiul surprizei.” Este cert că nesiguranța germanilor a fost alimentată și sporită de felurite stratageme. Dar dacă examinezi îndeaproape evenimentele, constăți că nu au reacționat nicăieri, nici chiar în fața simulărilor pe care le-ar fi putut lua drept atacuri reale. Iată despre ce diversiuni și „contra-măsuri” era vorba.

O primă armada-fantomă, alcătuită din 18 nave ușoare de suprafață, evolua în largul capului Antifer, survolată de 140 de avioane care lansau benzi metalice (*windows*), menite a produce ecouri înșelătoare în radarurile germane și a-i da inamicului iluzia că o armada veritabilă, importantă, se îndrepta spre el. O altă forță-fantomă, formată din 16 nave și din avioane executa o operație identică în strîmtoarea Calais. În afară de aceasta, 24 de avioane speciale, care bruiau radarurile, evoluau pe deasupra Canalului Mîneei, emițînd cu toată forța. În împrejurimile porturilor Cherbourg și Fécamp, la aceeași oră la care parașutiștii și planoarele coborau din cer, două escadrile lansau grămezi de benzi argintii.

În anumite cabine de pe coasta engleză, operatorii ascultau emisiunile germane așteptînd creșterea bruscă a volumului mesajelor, care ar fi însemnat că germanii erau în sfîrșit alertați. Dar nimic. Continentul, deja pisat de aviație, se păstra tăcut, ca și mort.

Cu mult înainte de ivirea zorilor, soldații forțelor de asalt zăriseră în depărtări, pe cer luminițe sîngerii și portocalii. Ceva mai tîrziu, coasta se profilă întunecată pe fundalul acelor străluminări. Pe alocuri ea apărea la fel de bine conturată ca pe schițele în relief și pe machete. Altundeva nu era decît o fișie întunecată, neclară.

Primele bastimente de transport ajunseseră acum la punctele unde trebuiau să pună la apă L.C.A.-urile: la zece

sau unsprezece mile în larg, în sectorul american, la șapte sau opt mile în cel britanic. Vîntul sufla de la vest spre nord-vest, cu forța 4; cerul era pe jumătate înnorat și continua să se înnoureză.

Abia se iviseră zorile; oamenilor le era frig. Mîrîiau și făceau glume aspre, uneori neroade, glume soldățești, ori de cîte ori își îndreptau privirile spre ambarcațiile mici, de asalt, care jucau ca apucate de îndată ce atingeau pînza de apă cenușie și înspumată. Ofițerii își priveau întruna ceasurile.

— Stați așa, aliniați, curînd ne vine rîndul. Acum e-al nostru. Gata!

Oamenii coborau pe odgoanele lăsate peste pîntecele bastimentelor de transport, apoi se îngrămădeau de-a lungul pereților L.C.A.-urilor, cu arma pe genunchi. Unii își aprindeau cîte o țigară. Știau că traversarea avea să dureze două ceasuri bune.

De pe puntea micilor L.C.A., coasta părea și mai îndepărtată. Jur-împrejur se vedeau navele imensei armade a invaziei ocrotită de baloane. Nici un proiectil german nu cădea în mare, nici un avion german nu apărea pe boltă. În văzduh nu se auzea decît unul și același vuiet, cel al avioanelor aliate. Formațiile lor treceau acum în ambele sensuri.

Primele șiruri de L.C.A. se îndepărtaseră de transportoare. Tancuri amfibii și tancuri-buldozer trebuiau să ajungă primele pe plaje, spre a deschide breșe prin obstacole, după care venea rîndul celor dintîi valuri de asalt.

În micile ambarcații frigul și răul de mare îi făcea pe oameni să sufere. Pilulele împotiva răului de mare, distribuite înainte de pornirea în larg, nu aveau nici un efect. Bolnavii vomitau în săculețele de hîrtie maron; acestea erau cu adevărat utile.

Înaintarea spre țărm era foarte înceată. Uneori, cîte un soldat își întindea brațul exclamînd, iar ceilalți oameni din L.C.A. se întorceau cu toții în direcția aceea. Era o ambarcație de asalt care se scufunda. Cîteva valuri mari treceau pe deasupra, după care se făcea nevăzută. Nu-i mai vedeai decît

pe oameni înotînd, susținuți de centurile de salvare, iar în jurul lor – chesoane, arme, obiecte care și ele pluteau, de asemenea susținute de centuri umflate cu aer. Vedete rapide soseau în mare grabă pe locul naufragiului. Oamenii priveau din nou spre coastă, iar ofițerii își duceau la ochi binoclurile.

Deodată, toți pasagerii L.C.A.-ului avură impresia că țărmul acela se ridica, că sărea în aer. Peste cîteva secunde, ei auziră tunurile al căror bubuit crescuseră devenind continuu. Era ora 5.50; era „tirul de stropire” cu care începeau navele.

La zece minute după aceea, un bubuit și mai puternic acoperit tunetul tunurilor. Escadrede de bombardiere grele, care zburau la mică înălțime, au așternut un fel de plafon vuitor; se și aflau în imediata apropiere a coastei. De data aceasta țărmul părea să se spulbere. Nu mai putea fi deslușit nici un contur, nimic în afară de o panglică neagră, de fum și praf, străpunsă de lumina exploziilor.

Oamenii contemplau spectacolul; chipurile lor erau puternic contractate. Simțeau tabla L.C.A.-urilor vibrînd sub efectul zguduirilor pe care le suferea pămîntul sau pe care apa le transmitea și li se părea că mugetul motoarelor făcea ca în jur, aerul să se cutremure. Priveau țărmul, se uitau unii la alții cu o expresie de bucurie care, de fapt era un rictus și înjurau țipînd să se facă auziți, zicînd că blestemat trebuia să fie măcelul de pe blestematele plaje, că de era vorba doar de o pregătire, apoi aceea era pregătire, nu glumă, că de avea să continue tot așa invazia, apoi totul avea să fie o bagatelă...

X

ZIDUL ATLANTICULUI

La 5 iunie 1944, schimbarea gărzilor de zi în toate formațiile Armatei a VII-a germane, cantonate în Normandia și Bretania, a avut loc la ora obișnuită. Comandanții care ieșeau din schimb transmiteau scurt gărzilor care intrau în schimb consemnul: se îndepliniseră sarcinile obișnuite, nimic de semnalat. Oamenii predară sau preluară (după caz) posturile cu un aer plictisit, fără să scoată un cuvânt. Prelungirea războiului și așteptarea unor zile tot mai grele nu puteau îndemna la pălăvrăgeală. De altfel, mulți dintre soldații aceștia nici nu și-ar fi putut spune unii altora expresiile tradiționale implicate în schimbarea gărzii.

Nici în cartierele generale ale diviziilor și ale corpurilor de armată nu se putea constata o animație deosebită. Ofițerii de serviciu stăteau lângă telefoanele lor, gata să „reacționeze” la orice comunicare a Cartierului general de armată sau la orice alt mesaj semnalând o mișcare a inamicului. Nimic. Se îndeplineau consemnele curente. Noaptea se vestea calmă. Singurele mesaje ar fi fost doar cele care raportau bombardamentele aeriene efectuate de aliați, ca de obicei. Bombardamentele făceau parte însă acum din rutină.

„Un zid cu puncte întărite și cu fortificații gigantice se întinde între Kirkeness și Pirinei... Hotărîrea mea nestrămutată este de a face ca frontul acesta să nu poată fi biruit de nici un vrăjmaș”. Hitler rostise cuvintele acestea în momentul în care declarase război Statelor Unite, la 11 noiembrie 1941. Corespundeau ele, atunci, unei realități? Nu. Zidul nu exista decît în forma aceasta a proclamației de propagandă, în cuprinsul unor ordine extrem de imperative, pentru care ar fi fost însă nevoie de luni și ani spre a fi duse la îndeplinire. Zidul avea să existe cu adevărat între Kirkeness și Pirinei? Nu. Nu avea să fie ridicat decît pe o mică întindere, cu numeroase puncte foarte slabe.

În martie 1942, mareșalul von Rundstedt, numit comandant-șef în vest, a sosit în Franța și și-a instalat cartierul general la Saint-Germain. Von Rundstedt reintra în serviciu după un fel de cădere în dizgrație. Cu cîteva luni în

urmă declarase fűhrerului cű, dupű a sa pűrere, poziűiile de iarnű ale armatelor care luptau ın sudul Uniunii Sovietice erau cu mult prea ınaintate spre Caucaz. Cű era necesarű o repliere a trupelor pűnű ın priművarű.

— Repliere? strigase atunci Hitler. Niciodatű!

űi ıntrucűt von Rundstedt ıűi apűrase punctul de vedere, fusese pus ın disponibilitate. Trecut ın regim de concediu. Avea pe atunci űaizeci űi űapte de ani. La ınceputul anului 1942, Hitler a declarat:

— Vreau sű stau de vorbű cu von Rundstedt. Sű fie poftit la mine.

Ceea ce dorea fűhrerul, acum, era sű se vadű eliberat de orice grijű ın priviűa situaűiei din vest, spre a conduce rűzboiul din est cu mintea cűt mai liberű. űi ıűi amintise de cűteva calitűűi ale mareűalului marilot: spirit organizator, strateg, soldat adevűrat; ın plus, norocos ın tot ce ıntreprindea.

La primele propuneri, mareűalul rűspunse cu rűcealű. Hitler ıűi vorbi atunci despre patria care ducea o luptű grea; orice susceptibilitate trebuia sű disparű ın faűa sentimentului datoriei.

— Fie, a rűspuns bűtrűnul militar. Accept comanda.

În vremea aceea (martie 1942) vestul nu reprezenta un pericol iminent. Membrii ınaltului comandament german ıűi ziceau cű ıntr-un viitor mai mult sau mai puűin ındepűrtat aliaűii aveau, poate, sű ıncerce o debarcare, dar nu-űi fűceau nici un fel de idee ın priviűa mijloacelor care ar putea fi puse ın acűiune, iar cea mai mare parte dintre ei credea cű, prin vigilenűű, asaltul dinspre mare putea fi uűor respins.

Dealtfel ar fi trebuit sű se prevadű locul ın care eventualul atac s-ar fi putut declanűa. Nesiguranűa era mare. űűrmul ce trebuia apűrat se ıntindea, potrivit expresiei lui Hitler, „de la Kirkeness la Pirinei” űi chiar mult mai departe, cűci pentru ce, dacű ar ıncerca o debarcare aliaűii, nu ar face-o ın Mediterana?

La statul major al lui von Rundstedt a fost studiată, de altfel cu destul de multă liniște, eventualitatea unor debarcări ale aliaților în Norvegia sau Danemarca, pe coasta germană a Mării Nordului, în Țările de Jos, în Franța, Portugalia și Spania, pe coasta franceză mediteraneană. „Spaniolii cred într-o debarcare în regiunea Barcelonei”, anunța atașatul militar german la Madrid. Peste opt zile, un agent german în Marea Britanie (unde, în total, erau șase!) anunța: „Congestionare a porturilor din nord. Noi escadrile la bazele din insulele Shetland”, iar strategii își întorceau privirile spre Norvegia. Totuși, în timp ce ideea unei debarcări aliate devenea mai puțin ipotetică, oscilațiile incertitudinii de-a lungul acestui mare arc al Europei occidentale nu mai erau atât de ample. Logic vorbind, aliații ar fi trebuit să ia cu asalt coasta Atlanticului (olandeză, belgiană sau franceză). Puținele informații mai serioase confirmau această probabilitate. Construcția faimosului „Zid al Atlanticului” fu zorită.

47

Numeroși francezi aflați în vacanță pe litoral au văzut rămășițele aceluia „zid”, care nu era un zid continuu, se înțelege, ci un șirag de lucrări mai mult sau mai puțin importante, ale căror focuri încrucișate alcătuiau o linie continuă. Deasupra plajelor, pe creasta falezelor, „puncte fortificate” erau dispuse din loc în loc. Fiecare dintre punctele acestea era un sistem complex cu adăposturi betonate, cu tunuri în cazemate, cu poziții deschise pentru tunuri ușoare și mitraliere, cu tranșee înconjurată de sîrmă ghimpată și cu cîmpuri minate.

Elementele acestea erau legate atât între ele, cât și cu magazine și cazărmi subterane prin tranșee adînci și tunele. Cea mai mare parte a punctelor fortificate erau dispuse în apropierea degajamentelor plajelor, apărute de asemenea prin șanțuri antitanc. Artileria lor era alcătuită din piese de 155, 88, 77, 37 și 75 antitanc, mitraliere și aruncătoare. Între

punctele fortificate existau amplasamente izolate pentru mitraliere.

Hitler hotărîse ca, asemenea sporirii solidității unui zid prin construirea – din loc în loc – a unor parapete, Zidul Atlanticului să se sprijine pe o serie de fortărețe strașnic de bine apărate, înzestrate cu tunurile cele mai mari ce puteau fi procurate și păzite de cele mai bune trupe germane. Vreo douăsprezece asemenea fortărețe au fost ridicate de-a lungul coastei franceze, în special la Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre, Cherbourg, Brest, La Rochelle, în estuarul Girondei și la Toulon. În portul Le Havre existau patru tunuri de calibrul 400 mm, trei de 275 mm, în total treizeci și cinci piese de 150 mm și mai mari. Tunurile fortărețelor puteau trage asupra oricărei forțe navale care s-ar apropia, precum și asupra porțiunilor de coastă din dreapta și stînga.

Desigur că multor francezi le mai dăinuie în memorie articolele publicate în presă și difuzate la radio în țările ocupate, privind invulnerabilitatea Zidului Atlanticului: bariera de fier, de beton și de foc era de netrecut, ideea unei debarcări, chiar cu șanse foarte mici, era ridicolă, cei care o cultivau erau înainte de toate niște imbecili amărîți; de altfel, era foarte vizibil că aliații nu aveau să se hotărască niciodată să debarce, etc... Asemenea propagandă a fost dusă aproape pînă în ultima clipă. Două motive principale stăteau la baza acestei încăpățînări: trebuia menținut moralul poporului german, încercînd totodată înfrîngerea rezistenței din teritoriile ocupate; trebuiau făcute eforturi de intimidare a înaltului comandament aliat, dacă s-ar fi putut – pînă la a-l face să renunțe la proiectul său.

După reușita debarcării, operația „Overlord” a putut apărea drept o operație rezonabilă, normală și chiar mai puțin dificilă decît se crezuse. Dar concepția ei a însemnat, fără putință de tăgadă, o idee mare, îndrăzneată, iar meritul autorilor ei, al lui Eisenhower îndeosebi, este acela de a fi înțeles încă dintru început că luarea cu asalt a Zidului putea

reuși dacă era întreprinsă la o scară uriașă și numai cu această condiție.

Poate fi remarcat un lucru: când a fost declanșată operația „Overlord”, ea nu mai constituia o operație fără precedent în timpul celui de-al doilea război mondial. Americanii debarcaseră și ei în arhipelagurile Gilbert și Mariane (Pacific); aliații debarcaseră în Africa de nord (8 noiembrie 1942), în Sicilia (10 iulie 1943), la Reggio di Calabria (3 septembrie 1943), la Salerno (9 septembrie 1943), la Anzio (22 ianuarie 1944). Este limpede că învățămintele trase de pe urma acestor debarcări – mai cu seamă de pe urma celei de la Anzio, foarte grea, când aliații au fost ținuti în șah două săptămîni, suferind pierderi mari – s-au dovedit prețioase pentru cei care au elaborat planul „Overlord”, mai cu seamă în privința utilizării aviației și a posibilităților oferite de șalandele de debarcare. Dar nici unul dintre asalturile amintite nu a avut importanța debarcării din Normandia și nici nu prezenta aceleași riscuri generale în caz de eșec.

Să adăugăm, revenind la „Zidul Atlanticului”, că Hitler credea în el, chiar dacă anumiți generali germani se arătau destul de sceptici în privința invulnerabilității sale. Și a crezut pînă la sfîrșit. Devenise cea mai mare victimă a propagandei ordonate de el.

În spatele Zidului existau niște trupe. Când von Rundstedt a luat comanda, nu a găsit în Franța, Belgia și Olanda decît treizeci de divizii. Îi declarase lui Hitler: „Este doar jumătate din cît trebuie.” De data aceasta părerea lui nu a mai fost discutată. Efectivele din Franța sporeau necontenit, în pofida pierderilor germane de pe frontul cu Uniunea Sovietică, apoi cele din Italia. Pînă la urmă, von Rundstedt trebuia să aibă în subordine, în momentul debarcării, șaiszeci de divizii, un sfert din forțele terestre germane.

La începutul anului 1944, înaltul comandament german își formase părerea că atacul aliaților avea să aibă loc pe

coasta de nord a Franței, între Dunkerque și Brest. Era oare cu puțință să se localizeze și mai mult probabilitatea?

— Da, zicea von Rundstedt. Aliații vor debarca în zona Pasului Calais. Iată de ce: mai întâi, este firesc ca ei să vrea să traverseze marea pe drumul cel mai scurt, ca să economisească tonaj; apoi, rampele de lansare pentru V1 sînt construite în zona aceasta și ei o știu sau o vor ști; în al treilea rînd, de la Calais se poate ajunge în timpul cel mai scurt în regiunea industrială a Ruhr-ului; în sfîrșit, o ofensivă dusă pe linia aceasta ar tăia calea armatelor germane din nord și a celor staționate de-a lungul coastei. Dacă aș fi Montgomery, acolo aș ataca, în ciuda puternicelor sisteme de apărare.

Cîțiva dintre ofițerii statului major suprem de la Berlin aveau altă părere: tocmai din cauza acestor puternice sisteme de apărare, atacul avea să aibă loc mult mai în vest, între fluviile Somme și Sena. Pentru a ține seama de părerea lor, sistemele de apărare au fost întărite în sectorul acesta.

(Să reamintim motivele pentru care aliații aleseseră Normandia, între rîurile Orne și Vire: apărarea germană era mai slabă aici decît în Pasul Calais; aliații știau că germanii credeau mai degrabă într-o debarcare în Pasul Calais; peninsula Cotentin proteja zona de debarcare împotriva vînturilor dominante din vest; nord-vestul Franței, între Sena și Loara, era regiunea care putea fi cel mai sigur izolată prin bombardarea podurilor și a căilor de acces.)

În primele zile ale lunii mai 1944, Hitler a declarat brusc:

— Aliații vor debarca în Normandia de jos. Între Orne și Vire.

Ofițerii din jurul său l-au întrebat, cu teamă, dacă a primit cumva informații noi.

— Nici una, a zis Hitler. Dar vă spun că acolo vor debarca. Sînt sigur.

Prezicerea aceasta a tulburat mult cugetele generalilor. În mai 1944, un anumit număr de ofițeri germani cu grade înalte începeau să creadă că Hitler e pe cale să înnebunească.

Totuși nu puteau uita că de cîteva ori, intuiția militară a dictatorului-caporal se manifestase genial, potrivit unor riguroase raționamente de-ale lor. Chiar și acum, în pofida greșelilor lor, în pofida cerbiciei fűhrerului în a se menține pe linia unor erori, militarii de profesie erau impresionați. Hitler i-a telefonat lui von Rundstedt:

— Ce informații ai dumneata încît să-ți poți clădi cu atîta siguranță opinia? Nici una. Știm doar că în sudul Angliei se află concentrate cincizeci și cinci, șaizeci de divizii. Atîta tot.

Mareșalul i-a răspuns repetîndu-și argumentele. Și a adăugat:

— Am pe masă un memoriu al generalului Keitel, trimis de Cartierul dumneavoastră general. Primele rînduri sînt următoarele: „O debarcare va fi însoțită de anumite încercări de a pune repede stăpînire pe unele porturi și aerodroame.“ Dar între Orne și Vire nu există nici un port ca lumea...

— Nu mă interesează părerea lui Keitel! Eu îți spun că acolo vor debarca!

Von Rundstedt, magistral realizator al ruperii frontului francez la nord de linia Maginot, în 1940, nu putea uita că alegerea punctului unde trebuia să se producă ruptura îi aparținuse lui Hitler, care impusese planul „ne-clasic” al lui von Manstein, în ciuda opoziției tuturor generalilor; genială intuiție. Dar von Rundstedt își mai amintea că peste cîteva săptămîni, din lipsa unei experiențe tactice, Hitler îi interzisese să arunce asupra Dunkerque-ului masa blindatelor sale, care ar fi putut opri reîmbarcarea corpului expediționar britanic. Iar de atunci, caporalul-dictator greșise în mai multe rînduri. Von Rundstedt decise în final că atacul principal va avea loc în Pasul Calais, cu un efort secundar între Sena și Cherbourg. Și hotărî să-și desfășoare forțele conform acestei previziuni. Inițiativa lui avea să fie neînterupt stînjenită pe de o parte de către Hitler, care ținea la ideea lui, pe de alta de către mareșalul Rommel, aflat sub ordinele lui von Rundstedt încă din ianuarie 1944, dar care

nu-i împărtășea opiniile în privința organizării dispozitivului de apărare.

— Atacul inamicului trebuie strivit pe plaje, spunea Rommel. Dacă lăsăm forțele aliate să înainteze dincolo de ele, totul este pierdut. Nisipul trebuie să fie presărat cu obstacole tot mai numeroase, focul artileriei trebuie concentrat asupra plajelor și asupra navelor care se apropie, iar trupele din interior să fie aduse cât mai aproape de țărm.

Opinia lui Rommel se întemeia pe un raționament logic și judicios: aliații posedau în chip indiscutabil supremația aeriană; dacă izbuteau să debarce, aviația lor avea să oprească intervenția cu efect a rezervelor germane mai mult sau mai puțin depărtate. Totuși, von Rundstedt nu împărtășea părerea subordonatului său.

— Concepția dumitale este limitată din punct de vedere tactic, zicea el. Firește că nu trebuia să asistăm pasivi la instalarea unui puternic cap de pod, dar am fi imprudenți dacă am arunca imediat în luptă toate forțele noastre. Cine ne poate spune că cele dintâi operații de debarcare vor constitui atacul veritabil și nu o simplă diversiune? O parte din rezervele noastre, îndeosebi diviziile blindate, vor trebui ținute pregătite la cincizeci sau șaiszeci de kilometri de coaste, pînă în clipa în care vom putea spune: „Aici are loc, într-adevăr, debarcarea.” Atunci ne vom lansa blindatele.

— Atunci va fi prea tîrziu.

Dialogul acesta ar fi trebuit să se încheie prin adoptarea dispozitivului propus de von Rundstedt, de vreme ce el era comandantul-șef. Dar Rommel era o personalitate de prim plan, Hitler nutrea pentru el un fel de afecțiune (care nu avea să-l împiedice, totuși, mai tîrziu, să ordone executarea lui), iar concepția lui Rommel corespundea mai bine doctrinei sau mai degrabă sentimentului militar al dictatorului, care se îmbolnăvea pentru fiecare zece metri de teren cedați. Rezultatul: a fost adoptat un compromis. Diviziile blindate de sub comanda lui Rommel au fost dispersate foarte aproape de litoral, iar celelalte menținute în interior. „Compromis

catastrofic”, au scris mai mulți comentatori militari. „Pînă în cele din urmă nu au mai fost destule blindate care să-i alunge pe aliații de pe plaje, iar apoi nu destule pentru a declanșa un contraatac puternic, bine organizat și la momentul ales. În realitate, trupele germane – blindate sau nu – concentrate în diverse locuri, aveau să fie paralizate de strivitoarele bombardamente ale aviației și aduse în stare de a nu se mai putea deplasa conform unui plan. Ne putem întreba, la urma-urmei, dacă dispozitivul propus de Rommel nu ar fi fost mai bun. Ne-am putea întreba despre lucrul acesta, dacă aliații nu ar fi dispus de stăpînirea absolută a spațiului aerian, superioritate determinantă și de necombătut. Oricum, cert este că însăși ideea de compromis era stupidă. Iată, în mare, structura comandamentului și dispunerea forțelor în ajunul invaziei.

Mareșalul von Rundstedt era comandantul-șef în vest. Avea sub ordinele sale două grupuri de armate.

Grupul de armate B, cel mai important, era comandat de mareșalul Rommel. Cuprindea mai mult de două treimi din trupele operaționale utilizabile, respectiv: Armata a VII-a (Normandia și Bretania), Armata a XV-a (Pasul Calais și Flandra) și Corpul 88 (Olanda).

Grupul de Armate G, comandat de generalul Blaskowitz, cuprindea Armata I (de pe coasta golfului Gascogne) și Armata a XIX-a (coasta mediteraneană franceză).

Exista în Franța și un al treilea Cartier general, cel al Grupului de armate, condus de generalul Schweppenburg. Generalul Schweppenburg răspundea de organizarea și instrucția formațiilor blindate care alcătuiau Gruparea Blindată de Vest (Panzer Gruppe West). Dar în operații, aceste mari unități treceau sub ordinele comandanților celorlalte Grupuri de armate.

În total existau zece divizii blindate. Șase staționau la nord de Loara, patru la sud, acestea fiind ținute ca rezervă în regiunile Poitiers, Angoulême, Agen. Să vorbim despre cele din nordul Loarei. Cele trei mai bune – a 21-a, a 12-a SS (Hitler

Jugend) și divizia blindată Lehr (a 3-a) se găseau între Sena și Loara, respectiv în regiunile Saint-Pierre-sur-Dives, Evreux și Epernon. Ele formau un ansamblu de 600 de tancuri.

Celelalte trei – 1-a SS, a 2-a și a 16-a – se aflau la nord de Sena, în jurul localităților Mons, Péronne și Senlis.

La cererea lui Rommel, diviziile blindate a 2-a, a 21-a și a 16-a au fost trecute sub comanda sa directă. Le-a apropiat imediat cât mai mult de litoral. Totuși, în caz de invazie, nici una din diviziile acestea nu trebuia să facă vreo mișcare fără să fi primit ordinul lui Rommel. Celelalte divizii nu trebuiau să acționeze sau să reacționeze decât cu autorizația lui von Rundstedt. Generalii acestor divizii nu trebuiau în nici un caz să ia inițiative, iar generalii Corpurilor de armată și ai Armatelor nu exercitau asupra lor nici o autoritate. Această structură a comandamentului putea părea extravagantă oricărui militar destoinic. Von Rundstedt a arătat mai apoi că nu în asta era răul, ci că în realitate nici el, von Rundstedt, nici Rommel nu puteau mișca o singură divizie blindată fără aprobarea expresă a lui Hitler.

Trupele diviziilor blindate și cele care ocupau fortărețele erau trupe de elită. Cele ale formațiilor blindate staționate între Sena și Loara cuprindeau aproape în exclusivitate naziști fanatici, bine instruiți. Trebuie văzut puțin mai îndeaproape ce însemna cuvântul divizie când se atribuia unei alte mari unități decât celor de blindate sau din fortărețe.

„Calitatea trupelor acestora era foarte inegală, a notat Montgomery în raportul său. Trupele aparținând sistemelor de apărare de pe coaste erau de proastă calitate”. „Douăzeci și șase de divizii erau considerate „de folosință limitată”, se poate citi în raportul american privind bătălia de la Omaha Beach. „Șapte divizii erau unități de instrucție. Trupele sistemelor de apărare de pe coaste, în sectorul Omaha Beach, cuprindeau 50% soldați care nu erau germani. Moralul acestora era scăzut.

Locuitorii din regiunile normande s-au putut convinge perfect, cu propriii ochi, de starea trupelor germane de apărare în perioada debarcării. Coloneii germani se simțeau oarecum deprimați. Atunci, întorcându-și privirile spre soldații țării lor, le era dat să constate că mulți dintre aceștia erau deja oameni în vîrstă sau convalescenți veniți de pe frontul din răsărit. Germanii se străduiau să-i învețe pe camarazii din Daghestan sau pe karakaipaci mînuirea tunurilor germane, ruse, franceze, cehoslovace care echipau diversele sectoare fortificate.

— Eram deseori înștiințat că o nouă divizie urma să sosească în Franța, venind direct din Uniunea Sovietică, din Norvegia sau din Germania centrală, a povestit von Rundstedt maiorului Shulman, în octombrie 1945. Cînd divizia aceasta apărea în sfîrșit în vest, ea consta dintr-un general comandant, un medic și cinci brutari.

Pentru a reconstitui diviziile acestea reduse la nimic pe cîmpurile de luptă din răsărit, se luau efective germane din alte divizii și li se adăugau „voluntari” proveniți din țări ocupate sau ex-ocupate. Golurile ce se produceau în diviziile din care erau luate efectivele erau umplute cu același soi de voluntari. Rușii, calmucii și mongoloizii făcînd parte din enumerarea de mai sus erau, în genere, trimiși în sistemele de apărare fixe (altele decît fortărețele), în timp ce formațiile de campanie aparținînd infanteriei erau completate cu polonezi, alsacieni, unguri, iugoslavi, cehi, olandezi.

Vîrtejul înfrîngerii, care a dat iama și în oameni și în documente, face imposibilă o apreciere exactă a efectivelor germane din vest în ajunul debarcării. Cunoaștem numărul diviziilor, nu și afectivele lor. Nicăieri, nici o certitudine în privința aceasta.

Generalul Blumentritt, care a fost șeful statului major al lui von Rundstedt începînd cu finele anului 1942, a povestit cum, la începutul anului 1944, a fost elaborat și pus în aplicare un plan sortit să-i înșele pe aliați asupra importanței apărării și a efectivelor germane. Hărți false ale fortificațiilor

de pe litoral au fost răspîndite de către agenți germani în Elveția. Cînd o divizie (sau fantoma unei divizii) trebuia să sosească din est, autoritățile locale franceze erau anunțate că soseau două; apoi, regiunea de cantonare dinainte prevăzută era traversată de unul sau două regimente în deplasare în interiorul Franței, sperîndu-se astfel, firește, că vor fi transmise de către Rezistență, informații false în Marea Britanie.

Simulările deveniră atît de numeroase și de complicate, încît ofițerii din toate birourile statului major al lui von Rundstedt au trebuit să țină un fel de contabilitate dublă, pentru a nu se pierde ei înșiși în calcule. Aveau hărți speciale, în care adevăratele divizii erau însemnate cu roșu, iar cele false cu albastru. Se făceau și alte hărți pe care toate diviziile, și cele reale și cele false, erau însemnate cu roșu; acestea erau trimise ambasadorului japonez la Vichy, spre a-i ridica moralul și a-l convinge că Reichul european era de neînvins în vest.

Ofițerii germani însărcinați cu executarea acestor stratageme nu o făceau cu plăcere și nu-și ascundeau gravitatea situației reale. Nici pe aliați nu i-au înșelat stratagemele. Fotografiile aeriene i-au identificat pe deplin asupra situației reale a Zidului Atlanticului și chiar dacă le-a fost întotdeauna greu să afle exact ce efective aveau germanii, informațiile transmise de Rezistență le-au furnizat date precise în privința numărului de formații, a identificării și amplasamentelor lor.

În după-amiaza zilei de 5 iunie, un ofițer din Biroul 2 al O.K.W.-ului din Berlin a venit să-i raporteze generalului Jodl, șeful statului-major general al trupelor de operații, că serviciile de ascultare radio semnalau o creștere anormală a volumului emisiunilor britanice.

— Trebuie informat Cartierul general din vest?

— De prisos, a spus Jodl. Trupele din vest sînt probabil în alarmă.

Dar noi am văzut că nu erau, iar statele lor majore și mai puțin. Rommel se găsea la Herrlingen, în apropiere de Ulm, unde se dusesse să-și vadă familia după o călătorie de serviciu la Berlin. La Cartierul general al lui von Rundstedt, toată lumea gîndea că debarcarea a fost amînată cu cîteva săptămîni. Precedentele mesaje de alarmă ale agenților germani aflați în Marea Britanie fuseseră dezmințite, toate, de eveniment – de absența evenimentului.

Între timp, la Berlin, Jodl își schimbase pesemne părerea, căci seara, Cartierul general din vest a fost informat că a sporit numărul emisiunilor britanice, în special cel al mesajelor codificate, destinate mișcărilor de rezistență.

— Aviz de alarmă nr.2 Armatei a XV-a, a ordonat von Rundstedt.

Alarma nr.2 însemna că toți oamenii trebuiau să stea lîngă vehiculele lor. Armata a XV-a era cea care ținea litoralul între Sena și gurile Meusei. Von Rundstedt credea în continuare că atacul va fi dat dinspre Pasul Calais. Nu a intervenit nici o schimbare în obișnuitele consemne ale Armatei a VII-a.

La ora 24 și 10 minute, a sosit la Cartierul general din vest primul mesaj care anunța începutul invaziei: „Parașutiști ai aliaților în regiunea Valognes, Cotentin.” Vestea era falsă. Nici un militar al aliaților nu pusese încă piciorul pe pămîntul francez.

Către ora 1 și 30 a sosit cel de-al doilea mesaj, retransmis de Grupul de armate B: „Armata a VII-a către Grupul de armate: Corpul 84 semnalează parașutiști aliați în acțiune, în regiunea Caen și Cotentin.” De data aceasta știrea era exactă.

XI

CU TRUPELE AEROPURTATE

Lampa roșie care arăta că oamenii trebuiau să se pregătească pentru salt se aprinse. Cu toții își părăsiră scaunele.

Parașutiștii săreau din avion prin trapa din podea sau, dacă se găseau la bordul unui „Dakota“, prin ușă. Cu picioarele în marginea trapei sau a ușii, soldatul se ghemuia ori rămânea în picioare, gata pentru salt. Fața îi era mînjită cu negru. Peste uniformă-i camuflată, el purta o bluză de salt, acoperită la rîndul ei de un camuflaj. Buzunarele din afară erau burdușite cu muniții; armele și grenadele se aflau agățate pe trupul său prin chingi. Fiecare ducea cu sine cel puțin 35 de kilograme. Pe cap, o cască specială, înlăuntrul căreia stau prinse cartușe; în carîmbi, cuțite. Specialiștii de balizare a zonelor de aterizare duceau în plus o trusă conținînd rachete luminoase. Parașuta, din nylon sau bumbac, avea, pe atunci, un diametru de aproximativ nouă metri și era străpunsă în centru de o gaură avînd șaptezeci de centimetri, destinată să reducă tangajul. Fiecare parașută, înainte de a fi introdusă în pachetajul ei, a fost cercetată și pliată de o femeie specialist căreia, pentru lucrul acesta, i-au trebuit douăzeci și cinci de minute. Nu trebuie să fie ținută niciodată mai mult de două luni în pachetaj.

Ca să sară, oamenii așteptau semnalul unei lămpi verzi. Ei erau militari ai Brigăzii a 5-a de parașutiști. Cei trei ofițeri însărcinați cu balizarea luminoasă a zonei de aterizare trebuie să fi ajuns pe pămîntul Franței între orele 24.10 și 24.20. Brigada a 5-a de parașutiști făcea parte din Divizia 6 aeropurtată britanică, divizie care avea misiunea de a lua în stăpînire podurile de peste Orne și canalul Caen.

De îndată ce s-a dat semnalul, oamenii au sărit unul după altul, cît mai repede cu putință. Pentru lansările în grup, trupele aeropurtate utilizează aproape totdeauna parașuta cu

deschidere automată. De îndată ce parașuta s-a desfăcut, senzația de cădere încetează. Pământul este cel care „urcă”. Greu poate fi calculat momentul în care se va produce întâlnirea cu pământul. Șocul resimțit la atingerea solului este comparabil cu cel provocat de o săritură efectuată, cu ochii legați, de la o înălțime de trei metri, trei metri și jumătate.

Foarte rar se întâmplă ca parașuta să nu se deschidă, când saltul este executat de la o înălțime regulamentară. Tot atât de rar se întâmplă ca parașuta să se înfășoare. Dacă saltul este prost făcut, parașutistul se poate agăța în hamuri, ori parașuta să se balanseze foarte tare. Totuși, cu sînge rece, necazul poate fi înlăturat în timpul coborîrii. Dificultățile cele mai obișnuite îl așteaptă pe parașutist la sosirea pe sol. El trebuie ca atunci când atinge pământul să-și lase moi gleznele, genunchii, spina... Trebuie să se rostogolească astfel încît șocul să fie absorbit de cea mai mare suprafață posibilă a corpului. Este esențială obligația de a ține picioarele apropiate, iar tălpile paralele cu solul. Ajuns pe pământ parașutistul declanșează sistemul de eliberare instantanee, își desface hamurile și se îndreaptă spre locul de întâlnire.

Brigada a 5-a de parașutiști urma să aterizeze într-o zonă situată la nordul satului Ranville și, înainte de toate, să ia în stăpînire podurile de peste râul Orne și canalul Caen, în preajma satelor Bénouville și Ranville. Podurile trebuiau luate imediat, fără șovăire, înainte de orice încercare a inamicului de a le arunca în aer. Un comando special de asalt, transportat de șase plane, avea să participe la această operație. Instrucția specială efectuată în vederea ei începuse în aprilie, fiecare om știind exact ce avea de făcut. Parașutiștii își unseseră fețele cu o soluție neagră. Toți priveau înainte. În sfîrșit, lampa verde se aprinse.

La bordul fiecărui planor, oamenii stăteau de-a lungul pereților, pe cele două bănci așezate față în față, cu mîinile pe genunchi. Erau tăcuți și doar din cînd în cînd își întorceau spre partea dinainte chipurile. Militarii din trupele

transportate cu planoarele nu aveau parașute, ci doar o vestă

48

de salvare, „Mae West“. Ajunseseră, acum, se pare, cam în dreptul mijlocului Mării Mîneicii.

Interiorul cilindric al planorului nu oferă deloc impresia de soliditate. Structurile de rezistență, ce se zăresc din loc în loc, par aproape la fel de fragile ca și coca din lemn ușor. Planoarele care transportau personalul erau aparate monoplan, cu aripa sus și foarte lungă. Oamenii care le-au văzut fie zburînd, fie la sol au fost impresionați de silueta lor prelungă, îngustă, care îi ducea cu gîndul la păsările de mare; anvergura lor era de aproximativ treizeci de metri, față de numai douăzeci lungime.

Planoarele „Horsa“ (britanice) erau prevăzute cu un tren de aterizare triciclu; dar, cel mai adesea, trenul acesta trebuia largat (aruncat) înainte de a ajunge pe pămînt, iar aterizarea se făcea pe burtă, cum se putea, în mijlocul unor crînguri, a unor cîmpuri arate sau pășuni, fiind prea fericiți cînd nu se întîmpla ca lucrul acesta să aibă loc peste păienjenișul de țăruși plantați de dușman. (Cele mai multe dintre terenurile propice unei aterizări fuseseră acoperite cu asemenea țăruși. Locuitorii de prin părțile acelea le porecliseră „sparanghelii lui Rommel“). Aterizarea planorului este aproape totdeauna semnalată printr-un zgomot asemănător trosnetului de lemn frînt.

Planoarele „Hamilcar“ (tot britanice), puțin mai mari decît „Horsa“, transportau material: fiecare putea duce un tanc ușor sau două jeep-uri cu remorci. Coada lor putea fi detașată întreagă, aproape instantaneu, la coborîrea pe sol, ceea ce permitea ca descărcarea să se facă rapid.

În cabina fiecărui planor „Horsa“, cei doi piloți stăteau așezați unul lîngă celălalt, pilotul principal avînd locul din stînga. Comenzile de la bordul unui planor sînt aceleași ca și cele ale avionului, doar că nu există manetă de gaze. Ea este înlocuită de un levier mic, vopsit în roșu, care servește la

desfacerea, în momentul dat, a cablului ce leagă planorul de avionul remorcher. Există și un indicator de unghi de remorcare. Planorul trebuie să se găsească fie puțin deasupra avionului remorcher, fie puțin dedesubt, niciodată perfect în prelungirea acestuia, altfel vîrtejurile produse de înaintarea lui în aer ar face ca planorul să intre în tangaj și atunci sistemul de remorcare s-ar rupe.

Pentru a-i instrui pe piloții primelor planoare destinate debarcării, specialiștii din armată construiseră o machetă ce reprezenta foarte exact cursul inferior al râului Orne, iar macheta slujise la turnarea unui film menit să creeze spectatorilor impresia că tocmai soseau deasupra locurilor acestora. Piloții vedeau ieșindu-le în întâmpinare toate accidente de teren. Mai întîi, filmul a fost proiectat cu lumină normală, apoi printr-un ecran albastru care reproducea condițiile clarului de lună.

Planoarele decolaseră între orele 22,56 și 23,02. La 24.06, primul planor a trecut deasupra litoralului francez, la o altitudine de aproape 2.000 metri. Ostașii dinlăuntrul lui l-au văzut pe pilot manevrînd levierul roșu: se desprinsese de avionul remorcher. Toate planoarele trebuiau să procedeze astfel cînd ajungeau deasupra litoralului și să înceapă a luneca ușor, în liniște, ca niște fantome în noapte.

La bordul celui dintîi planor domnea calmul, chiar și după depășirea liniei litoralului. Nici o reacție din partea antiaerienei. Toți își încordau auzul. Se gîndeau la țărîșii peste care poate că vor fi nevoiți să coboare. Ideea aceasta îi sîcîia de fapt cel mai mult. Se deschiseră cele două uși – cea din față și cea din spate. Apoi oamenii se luară de braț și se ținură astfel, strînși unii de alții, pentru a amortiza șocul. Dar acesta nu se produse, deși se părea că trecuse destulă vreme de cînd pilotul mînuise levierul roșu. În realitate, nu trebuiau să se scurgă decît șapte minute între clipa aceea și cea a atingerii solului.

Planorul ateriză greoi, dar așa cum se cuvenea. Imediat, prin deschizături, răzbătu o lumină.

— Trag, nemernicii!

Credeau că era vorba de gloanțe trasoare, dar de fapt nu erau decît jerbe de scînteii pe care le iscase planorul lovindu-se de sîrme. Oamenii săriră afară prin uși.

— Pe aici! le spuse comandantul. Acolo e podul!

Cu toții începură să alerge. În aceeași clipă, traiectoriile gloanțelor trasoare brăzdară noaptea. Locotenentul căzu. Dar din urmă sosea, tot alergînd, detașamentul desantat dintr-un alt planor.

— Pe aici, pe aici, striga ofițerul comandant al acestuia. Nemții care trăgeau de prin tranșeele din jur au fost atacați cu grenade și mitraliere. Singurii care au luptat cu adevărat au fost subofițerii: ceilalți dăduseră bir cu fugiții.

Podul de peste Orne, aflat la cîteva sute de metri spre est, a fost luat pe loc, fără luptă; nu s-au tras decît cîteva focuri. Un locotenent a traversat podul și a bătut la ușa unei case ce se găsea la celălalt capăt. Era locuită de o pereche foarte în vîrstă.

— Am venit să eliberăm Franța, le-a spus ofițerul.

Cei doi bătrîni l-au privit speriați și nu i-au răspuns. Credeau că e vreun șiretlic de-al vrăjmașului. Sau poate că, pur și simplu, se temeau de ceea ce ar fi putut urma.

Nici unul dintre cele două poduri nu fusese minat. Puțin mai tîrziu, un tun antitanc aeropurtat a fost pus în poziție de luptă lângă cafeneaua Gondrée. A servit spre a se deschide focul asupra unui vechi tanc Renault trimis de germani spre a contraataca. Tancul a luat foc, iar muniția lui a explodat. La podul de peste Orne a venit o mașină a nemților. O salvă de mitralieră a oprit-o locului. Din ea a ieșit un ofițer german: cel însărcinat cu apărarea podului.

— Ucide-mă, a spus el ofițerului parașutist. Sînt dezonorat.

A fost stabilit îndată, în jurul podurilor, un perimetru de apărare, pînă la sosirea, în cursul zilei de 6 iunie, a trupelor ce trebuiau să vină dinspre plaje, cu ajutorul planoarelor sau pe jos.

Brigada a 3-a de parașutiști avea drept primă misiune să atace și să distrugă bateria de la Merville, situată la mai puțin de un kilometru de litoral, baterie ale cărei tunuri puteau să bată în anfiladă plajele de debarcare.

Bateria era alcătuită din patru piese de câte 150 mm instalate într-o lucrare din beton de doi metri grosime, peste al cărei acoperiș existau patru metri de pământ. Toate intrările aveau uși din oțel. Obiectivul era apărat de un tun de 20 mm și de mai multe mitraliere. Poziția era înconjurată de un câmp de mine și de un zid protector. Dincolo de zid, spre litoral, fusese amenajat un șanț antitanc de trei metri adâncime și cinci lățime; pe celelalte trei laturi, o rețea de sîrmă ghimpată de 1,50 m înălțime și cinci metri adâncime. Dincolo de aceste sisteme de apărare, alte câmpuri de mine. Garnizoana număra 150-200 de oameni. Acestea erau informațiile ce au putut fi procurate, mai cu seamă prin agenții Rezistenței franceze.

Bateria trebuia atacată de trupe parașutate lansate în apropiere și de către un comando de voluntari, transportați în trei planoare. Planoarele acestea urmau să aterizeze nu în apropierea bateriei, ci chiar deasupra ei. Largîndu-și trenul de aterizare, trebuiau să se așeze pe burtă, pe cimentul bateriei. Comandoul trebuia să fie alcătuit din patru ofițeri și cincizeci și cinci de ostași.

Ofițerul responsabil cu distrugerea bateriei de la Merville era locotenent-colonelul T.B.H. Otway din Royal Ulster Rifles

49

. Primind misiunea în ziua de 2 aprilie, a reflectat asupra ei o săptămînă, apoi s-a dus la generalul Hill, comandantul brigăzii și i-a spus:

— Cred că voi duce la bun sfîrșit misiunea, dar aș dori să am toată libertatea în privința pregătirii.

— Ce înțelegi prin „libertate”?

— Să-i instruiesc pe oameni așa cum aș vrea eu și unde aș vrea. Asta implică anumite lucrări și oarecare cheltuială.

— În ce mă privește, sînt de acord. Dar trebuie să raportezi
mai sus.

Peste o oră, Otway a aflat că înaltele foruri i-au acordat încredere. De fapt, ce dorea?

— Iată despre ce este vorba, explică el: Instrucția se va

50

face în apropiere de localitatea Newbury , unde topografia se aseamănă întrucîtva cu cea a obiectivului, doar că nu este pe litoral, lucrul fără importanță. Rîurile și drumurile sînt asemănătoare. Aș vrea să organizez acolo construirea unei false baterii și a unei poziții false.

— După cîte mi-au spus, am impresia că superiorii noștri vor fi de acord cu lucrul acesta, a spus generalul Hill.

— Da, însă regiunea despre care vorbesc este în întregime cultivată. Recoltele ce ar trebui sacrificate pentru ca planul meu să poată fi pus în aplicare s-ar evalua la cîteva mii de lire sterline. S-ar cuveni ca proprietarii să fie despăgubiți.

— Drace! exclamă generalul.

Din nou consultate, forurile superioare își întăriră acordul dat. Cîteva mii de lire sterline nu însemnau nimic pe lângă necesitățile superioare ale războiului. Otway indică exact locul ales. Își întocmi cererea într-o miercuri. Vineri sosiră genîștii și începură să lucreze. Între timp a mai fost nevoie de acordul a șapte ministere.

În numai o săptămînă a fost executată o reproducere exactă, după fotografii, a bateriei – 360 pe 360 m. Niște tuburi imitau țevile tunurilor. Au trebuit să fie imitate întocmai atît terenul bateriei cît și împrejurimile sale – în dimensiuni și în relief. Au fost transportate de la Plymouth la Liverpool, pe remorci speciale, patru excavatoare mecanice și șase buldozere uriașe, care au început să răscolească pămîntul, spre a săpa gropi și a face cocoase, conform schițelor. Se muncea zi și noapte; noaptea, la lumina reflectoarelor.

Păstrarea secretului era „de o importanță vitală”. Toate drumurile din jur au fost blocate, barajul nu putea fi trecut decît cu un permis semnat de însuși locotenent-colonelul Otway. Dintre locuitorii deveniți în felul acesta prizonieri, unii

acceptau situația cu bunăvoință, alții se arătau furioși. Spre a-i mai îmbuna puțin, îi invitau să bea câte un păhărel la popotă. Pentru a se încredința că toți ofițerii, toți soldații păstrau secretul, forurile înalte au trimis în zona Newbury un anumit număr de femei tinere, „atrăgătoare și anume instruite”, cu ordinul de a face orice (*their utmost*) spre a smulge trupelor informații. Eșecul acestor sirene a fost deplin, deși oamenii erau la curent cu totul, în afară de locul și data la care avea să aibă loc atacul. Experiența aceasta se află descrisă în documente oficiale.

Treizeci și cinci de ofițeri și șase sute de subofițeri și soldați au fost deci instruiți vreme de câteva săptămîni. S-au făcut cinci repetiții generale pe timp de zi și patru noaptea.

La 31 mai, batalionul a părăsit regiunea pentru a se îndrepta spre aerodromul de plecare, unde au fost date instrucțiunile finale. Fiecare om era în stare să repete în fața superiorului său direct, pe dinafară și fără șovăire, tot ce trebuia să facă după aterizare – minut cu minut. Femeile aparținînd Serviciului de voluntari din Oxford (Voluntary Service) au prezentat un drapel confecționat de ele, anume. Se atrăgea atenția că cele trei planoare cu voluntari trebuiau nu numai să aterizeze pe baterie, dar aveau să o facă sub tirul parașutiștilor care atacau bateria dinafară. Iată planul de atac:

Aveau să fie lansate mai întîi două grupuri mici, unul pentru a organiza întîlnirea, la câteva sute de metri de baterie, celălalt pentru a face o recunoaștere. Trupele de atac dinafară (alcătuite din parașutiști) urmau să sosească după aceea, în același timp cu aterizarea a cinci planoare încărcate cu tunuri antitanc, jeep-uri, remorci cu muniții, scări pentru a trece peste șanțurile antitanc. În sistemele de apărare ale bateriei aveau să fie deschise trei breșe de către o echipă de distrugere; restul batalionului urma să se năpustească și el imediat, unindu-se cu voluntarii din planoarele aterizate pe baterie, realizîndu-se astfel cucerirea.

În timpul atacului trebuia să aibă loc și un altul, fals, lângă intrarea principală, iar trăgători izolați urmau să facă tăărăboi, astfel încât să producă dezorientare.

Nu ar fi de prisos să adăugăm că o sută de avioane „Lancaster” trebuiau să bombardeze bateria cu zece minute înainte de atac.

În fapt, puține acțiuni ale debarcării au fost pregătite cu atîta migală. Dar, ca foarte adesea în asemenea situații, și aceasta avea să se desfășoare într-un chip neprevăzut.

Locotenent-colonelul Otway și grupul său se aruncară prin

51

ușa unui avion „Dakota”. Știa că lansarea nu se efectua conform planului, întrucît a fost nevoie să se execute o manevră de evitare a antiaerienei. Ei și!... Or să se descurce. Pămîntul urca spre ei, destul de bine scăldat în lumina lunii. Otway privea atent și, deodată, recunoscuse locul unde avea să ia contact cu solul. Hărțile și machetele fuseseră executate cu atîta măiestrie, încît era cu neputință să te înșeli. Casa aceea mare, pe care o vedea acum, era postul de comandă al unui batalion german. Iar locotenent-colonelul Otway era pe punctul de a coborî chiar pe el.

Nu căzu pe acoperiș, de care îl despărțeau doar cîțiva metri, ci într-o grădină. În timp ce se desfăcea din chingile parașutei, îl văzu pe unul dintre ai săi – un soldat – aterizînd la cîțiva metri. În clipa aceea se deschise o fereastră și se auziră focuri de revolver. Cei doi bărbați se trîntiră pe burtă. Apoi soldatul se ridică brusc și azvîrli ceva pe fereastră. Focurile de revolver încetară pe loc.

— Hai să o ștergem, îi spuse Otway soldatului. Grenada dumitale nu a explodat.

— Nu era o grenadă, ci o cărămidă. O luasem din grădină.

Cînd sosi la locul de întîlnire, locotenent-colonelul dădu peste o situație mult mai puțin bună decît sperase. Parașutarea se făcuse pe o suprafață mult prea întinsă,

oamenii soseau la intervale. La ora 2.30 nu se adunaseră decît o sută cincizeci, adică vreo treizeci de fiecare companie.

— Ia să vedem, care este situația? întrebă Otway. Cîte tunuri?

— Nici unul, domnule. Oricum, de vreme ce tot nu avem muniții pentru tunuri...

Nici jeep-uri. Nici ambulanțe de campanie, doar șase infirmieri. Nici geniști. Nici detectoare de mine. Lipsea căpitanul unei companii.

— Dar măcar mitraliere sînt?

— Una, domnule. Zece torpile Bangalore. Și rachete de semnalizare.

— Bine, spuse Otway. Atunci, înainte! Să atacăm bateria.

În clipa aceea se auziră niște explozii groaznice: atacau „Lancaster“-ele. Odată cu liniștirea vacarmului, mica trupă se puse în mișcare.

Primul contraatac căruia se văzu nevoită să-i facă față sau pe care, mai degrabă, a trebuit să-l ocolească, a fost cel declanșat de o cireadă de vaci înnebunite, care execută o șarjă sub clar de lună, din fericire fără rezultat. La puțin timp după aceea oamenii se întîlniră cu grupa de recunoaștere. Erau încă tulburați de atacul „Lancaster“-elor, care nu nimeriseră deloc bateria, aruncîndu-și bombele foarte aproape de eșalonul de cercetare. Aceștia reușiseră totuși să deschidă cîteva breșe în sistemele de apărare exterioare ale construcției germane, fără să atragă atenția, și fără să fi fost spulberați de mine. Sub conducerea lor a fost reluat marșul spre înainte.

— Iată bateria, spuse unul dintre cercetași.

I se zăreau cu destulă claritate, în lumina lunii, pereții din beton. O mitralieră începu să latre, apoi încă una și încă una. Atacatorii se trîntiră în iarbă, răspunzînd cu focuri de automat și cu singura lor mitralieră. În scurtă vreme tirul inamicului încetă. Oamenii făcură un salt înainte.

— Planoarele! spuse un ofițer.

Nu se vedeau decît două. Descriau cercuri pe deasupra bateriei, în tăcere, asemenea unor uriașe păsări nocturne.

Cel de al treilea, întrucît i se rupsese cablul de remorcare, fusese nevoit să aterizeze în Anglia. Celelalte două fuseseră lovite în cîteva rînduri de antiaeriană pe cînd ajunseseră deasupra litoralului. Și acum sosiseră, continuînd să-și descrie cercurile, de parcă nu ar fi îndrăznit să aterizeze. În sfîrșit, unul dintre ele se apropie de sol. Se auziră cîteva înjurături:

— A dat greș!

Într-adevăr, planorul ateriza la opt sute de metri de baterie. Pilotul confundase obiectivul cu satul Merville. Nici al doilea planor nu a nimerit bateria. A aterizat la patruzeci de metri de sîrma ghimpată.

— Asta este și basta! zise Otway. Înainte!

Două breșe au fost deschise în sîrma ghimpată, cu ajutorul torpilelor Bangalore. A fost trecut și zidul împrejmuitor, în timp ce împușcăturile nu mai conteneau. Cîteva minute, salva se dovedi aprigă, aproape că se ajunsese la o luptă corp la corp. Un neamț strigă:

— Fallschirmtruppen!

Ceilalți aruncară de îndată armele și ridicară brațele. Supraviețuitorii aceștia erau douăzeci și doi la număr. Jur împrejurul bateriei, iarba era acoperită de trupuri – englezi și germani laolaltă.

Cîțiva atacatori care apucaseră să pătrundă în baterie s-au înapoiat în mare fugă:

— Tunurile nu sînt de o sută cincizeci, domnule. Sînt de șaptezeci și șase.

— Bun, spuse Otway. Aruncați-le în aer!

Atacul îi costase pe britanici cinci ofițeri și șaizeci și cinci de subofițeri și soldați uciși sau răniți. Zorile albeau cerul. Otway văzu pe unul dintre ofițerii supraviețuitori căutînd ceva în buzunarul de sus al combinezonului.

— Ce faci acolo?

— Trimit un mesaj în Anglia, domnule.

Era un ofițer de transmisiuni. Scoase din sân un porumbel cu aripile strânse și cu un căpșor vioi, pe care și-l tot răsucea în toate părțile. Și el participase la atac. I-a dat drumul. Șovăielnic, pasărea a urcat spre bolta care pălea.

Alte unități ale brigăzii a 3-a de parașutiști aveau drept misiune să distrugă podurile de peste Dives, ca și cele de peste alte cursuri de apă la Troarn, Bures, Robehomme, Varaville și să-i taie inamicului toate căile de acces dinspre sud și est, pînă la sosirea trupelor debarcate. Toate misiunile acestea au fost îndeplinite, întâmpinînd dificultăți mai multe sau mai puține. În satul Hauger, apărătorii unei case fortificate au rezistat o oră unui asalt dintre cele mai violente. După ce poziția a fost cucerită, s-a văzut că apărătorii ei erau ruși, căroră nemții le spusese că, odată capturați, vor fi împușcați ca „trădători”. Nefericiții hotărîseră să-și vîndă scump viața în loc să se predea ori să fugă, așa cum făceau mulți alții.

Parașutiștii lansați departe de punctele de întîlnire nu s-au putut reuni cu ceilalți decît după adevărate aventuri ca în poveștile cu Pieile Roșii – rîuri trecute înot sau prin vad, încăierări, traversări de păduri necunoscute unde mai exploda și cîte o mină, toate acestea întretăiate de popasuri prin ferme, unde țăranii ofereau lapte sau vin amărui. Un grup mic s-a pierdut prin mlaștini, înspre Bavent, astfel că i-au trebuit șase ore ca să parcurgă o mie opt sute de metri.

Primul american al invaziei a fost căpitanul Lillyman din Divizia 101 aeropurtată. El a pus piciorul pe pămînt la ora 0.16, în apropiere de Saint-Germain-de-Varreville, în Cotentin. Făcea parte din echipele care trebuiau să balizeze cu ajutorul focurilor ariile destinate aterizării parașutiștilor.

Parașutarea din Cotentin, la vest de frontul de debarcare, era socotită a fi mult mai primejdioasă decît cea din est. Exista ideea că sistemele de apărare germane erau mai puternice în regiunea aceasta.

— Cincizeci la sută dintre parașutiști vor fi scoși din luptă în timpul lansării, îi prezisese lui Eisenhower mareșalul Aerului Leigh Mallory. Cît privește trupele aeropurtate în planoare, o să fie și mai și. Operația se va solda cu sacrificarea a mii de oameni, fără a se sprijini cu nimic atacul general. Mai bine s-ar renunța la asta.

„M-am dus în cortul meu și m-am așezat să reflectez”, a scris Eisenhower. Impresionat, tulburat și-a pus întrebări ore în șir. Cele două divizii de parașutiști, pregătite a fi lansate în Cotentin, aveau misiunea de a ocupa cîteva puncte importante și de a-i tăia inamicului anumite căi de acces în timpul debarcărilor pe plaja Utah, cea mai de vest. Dacă se renunța la parașutarea din Cotentin, debarcarea pe Utah era compromisă; prin urmare, era mai bine să se renunțe la ea. Deci, tot planul trebuia rediscutat.

Eisenhower a consultat atunci alți experți, care l-au asigurat că pierderile nu vor fi atît de grave cum prezicea Leigh Mallory. Eisenhower l-a invitat pe acesta să-și dea părerile în scris, pentru a scăpa de responsabilitate, apoi a hotărît: parașutarea Diviziilor 82 și 101 aeropurtate va avea loc așa cum s-a prevăzut inițial. În seara zilei de 5 iunie, Eisenhower s-a dus pe aerodrom și a discutat cordial cu parașutiștii americani. A stat cu ei pînă ce a decolat ultimul avion; era aproape de miezul nopții.

„Punctul important” care trebuia cucerit de către Divizia 82 aeropurtată era tîrgul Sainte-Mère-Eglise, canton principal, alcătuit din o mie de locuitori, situat pe șoseaua națională nr.13 Paris-Cherbourg.

Divizia 101 aeropurtată trebuia să curețe și să fie stăpînă pe patru drumuri secundare care porneau de la plaja Utah. Aceste patru șosele constituiau singurul mijloc de pătrundere în interiorul ținutului, căci în jurul lor toate pășunile fuseseră inundate de germani. Trebuia ocupată, de asemenea, ecluza La Barquette, situată la doi kilometri nord de Carentan, care comanda rețeaua de drenaj și irigații ale celorlalte pămînturi din vecinătăți și care puteau sluji la inundarea regiunii.

Timpul era întunecat, plafonul 3.000 de metri, formații noroase pe la 300 metri și văluri de ceață ușoară la sol. Vântul sufla dinspre vest cu 30 de kilometri pe oră. Echipajele, în total 925 de avioane, care transportau 13.000 de oameni, au ajuns în Cotentin dinspre vest în valuri succesive și au început a coborî la înălțimea de desantare. Cea mai mare parte au pierdut din coeziune în timp ce traversau straturile de nori sau în timp ce manevrau ca să scape de tirul antiaerienei.

Cam o treime din Divizia 82 (regimentul 505) a ajuns la pământ în condiții aproape perfecte către ora 2,30, în interiorul ariei prevăzute, chiar la vest de Sainte-Mère-Eglise. De cum s-a regrupat, batalionul din vîrf (batalionul al 3-lea) s-a îndreptat spre tîrg, tăindu-și drum prin cîmpii. Cîteva focuri, cîteva rafale izolate i-au întîmpinat pe parașutiști cînd au ajuns la sol; apoi, din nou tăcere. Văzînd cît de adînc erau cufundate în liniște fermele și căsuțele, toate cu obloanele închise, oamenii aveau impresia că pășesc pe tărîmul de basm al Frumoasei din pădurea adormită. Doar cînd și cînd mugetul unei vaci... Alteori cîte un cățelandru alerga prin ierburi, lătrînd, apoi se lăsa mîngîiat.

La periferia orășelului, cea dintîi mitralieră a inamicului deschise focul. Dar a fost iute reperată, încercuită, redusă la tăcere. Alte împușcături se auziră mai apoi. Parașutiștii se avîntau. Lumina cernută a dimineții venea să o înlocuiască pe cea a lunii. Se trăgea puțin din toate părțile, în orășel și în împrejurimile sale.

Cînd se făcu ziuă de-a binelea, oamenii văzură că Sainte-Mère-Eglise nu era de fapt ocupat. Germanii o luaseră din loc, în afară de cîteva grupulețe izolate care încă mai rezistau. Aceștia erau cu adevărat germani. Ceilalți fuseseră georgieni (Batalionul 795, Regimentul 739 infanterie). Apărarea „fortăreței Europa” nu-i prea interesa.

La ora 9.30 „localitatea era deplin curățată, după nimicirea cu grenada și cuțitul a ultimelor elemente ce mai opuneau rezistență”.

Celelalte două treimi ale Diviziei 82 (Regimentele 507 și 508), ca și cea mai mare parte din Divizia 101 nu au respectat planul de atac. Parașutiștii nu au constituit deloc ținte așa cum prezisese Leigh-Mallory, dar au aterizat dispersat, în afara ariilor prevăzute.

În anumite puncte, cei însărcinați cu punerea balizelor fuseseră împiedicați să-și facă treaba, fie din pricina intervenției nemților, fie pentru că antiaeriana silise avioanele să-și lanseze parașutiștii în alte locuri decât în cele stabilite. Pământul s-a dezvăluit bogat în surprize. Acolo unde fotografiile aeriene indicaseră spații mari, de pășune, oamenii s-au pomenit în mlaștini în care se afundau pînă la piept; peste pământurile inundate, deasupra apei, crescuse iarbă. În apropiere de Angoulême, antiaeriana a doborât trei avioane. Divizia 101 a pierdut 1.500 de oameni și 60% din material.

Soldații mergeau, ca să zicem așa, la întâmplare, îi întâlneau pe cei din alte unități și formau grupuri eterogene, pe care ofițerii îi luau apoi în mînă – pe ici, pe colo – și îi conduceau, de bine, de rău, spre obiective. Generalul Taylor, comandant al unor unități de parașutiști, s-a ocupat astfel de un grup alcătuit din patruzeci de soldați și optsprezece ofițeri din diverse companii; împreună au atacat Saint-Pierre-du-Mont.

Și alte formații, nu prea ordonate nici ele, au patruleat în spațiul cuprins între Montebourg, Pont-l'Abbé, Carentan și mare, atacînd patrule și mici posturi germane care se apărau după taluzurile căilor ferate sau la adăpostul unor ferme izolate, cu alte cuvinte erau angajate într-o guerilă foarte departe de orice fel de plan. Totuși, cea mai mare parte din misiuni au fost îndeplinite și, cu toate că numai o treime din efective au putut fi regrupate pentru a lupta, parașutarea din Cotentin i-a stîmjenit mult pe germani; de îndată ce descopereau chiar și un singur parașutist, la fiecare cotitură de drum sau de cărare, un grup de mesaje de alarmă se abătea asupra statelor-majore, creînd impresia că estul

peninsulei era deja invadat. Trupele germane s-au refugiat în interiorul punctelor lor de sprijin, în defensivă.

Primul eșalon al Diviziei 101 aeropurtate fusese parașutat începînd de la ora 1.30. Al doilea, care cuprindea cea mai mare parte a personalului de comandă și tunurile antitanc, a fost adus în zori, de către cincizeci și unu de plane. Păsările acestea fragile au fost mai puțin fericite decît frații lor care transportaseră Divizia 6 aeropurtată britanică la estul frontului de debarcare. Multe dintre ele au căzut în copaci și în mărăcinișurile păduricii. Printre morți s-a aflat și generalul Pratt, comandantul adjunct al diviziei. Peste o oră, cerul fu brăzdat, înspre est, de lumini; apoi, un vuiet crescînd de tunete. Parașutiștii se priviră:

— A început.

XII

„AICI, RADIO-INVAZIA...”

Debarcarea americană de la Iwo Jima (în Pacific), efectuată la 19 februarie 1945, a fost radiodifuzată. Sergentul Richard E. Mawson, instalat la bordul unei șalupe de debarcare, apoi în remorca unui jeep, descria tot ce vedea. La opt mii de kilometri distanță, auditorii americani urmăreau, din casă, luptele înverșunate și înaintarea trupelor de marină precedate de înspăimîntătorul bombardament. „Audierea relatărilor lui Mawson era cu atît mai emoționantă, cu cît ea era punctată de exploziile proiectilelor și ale bombelor, precum și de vuietul valurilor de avioane ce veneau în picaj”. Reportajul a fost dat de mai multe ori, în emisii eșalonate în timp.

Debarcarea din Normandia nu a fost difuzată din clare motive de securitate militară. La Iwo Jima, partida împotriva Japoniei era câștigată. La 6 iunie 1944, nu putea fi vorba să li se furnizeze germanilor, în timpul desfășurării unei operații vitale pentru Aliați, informații care le-ar fi îngăduit, poate, să reacționeze.

Să ne imaginăm totuși o clipă acest radio-reportaj, așa cum ar fi putut exista el dacă nu ar fi fost necesară păstrarea secretului. Este, fără îndoială, mijlocul cel mai lesnicios de a oferi o idee asupra fizionomiei evenimentului la începuturile sale. Bineînțeles, ne propunem să nu folosim în reportajul acesta *a posteriori* decât fraze extrase textual din istorisirile luptătorilor și ale unor martori oculari, precum și fraze care să redea cât mai fidel cu puțință realitatea, așa cum ne apare ea din aceleași istorisiri sau din documente militare, căci și unele și altele se întretaie ori se corectează reciproc. Iată cum s-ar alcătui reportajul acesta:

„Alo! Aici postul central al radio-reportajului invaziei! Stația noastră de emisie este instalată la bordul navei-cartier

52

general *Hilary*, unde se află numeroși corespondenți de război.

Nava *Hilary* se află la ancoră în fața plajei care poartă denumirea convențională „Juno” și care se întinde de o parte și de alta a localității franceze Courseulles.

Doamnelor și domnilor, este exact ora 8 și două minute. De un minut, șalandele care transportă primul val de asalt au atins plaja, iar trupele noastre încep să debarce. Sînt, aici, trupe ale Diviziei a 3-a canadiene.

Soldații debarcă din șalande prin partea dinainte, plată, care formează un fel de punte. Coboară în apă și urcă spre plajă. Prin binoclu pot vedea deslușit pe fiecare. Șalandele nu s-au oprit la aceeași distanță de țărm, astfel că unii soldați debarcă fără să se ude mai sus de pulpe, în timp ce altora apa le ajunge pînă la piept.

Zăresc ici, colo, în mijlocul șalandelor ce staționează, tancuri-amfibii imobile, înconjurate de oameni care se duc și vin, dispărînd uneori cu totul în apă. Sînt echipele noastre de oameni-broască puși să lucreze la înlăturarea obstacolelor de fier semănate de către inamic pe plaje.

Soldații continuă să debarce din șalandele puse pe uscat, în timp ce altele sosesc în continuare. Văd soldați care au și debarcat și care s-au alcătuit în grupe chiar la marginea apei; par foarte liniștiți, se duc, vin, se apleacă, cred că își aranjează materialul, vreau să spun armele ușoare pe care le-au luat cu ei, căci alte șalande transportă acum spre plajă tancuri și artilerie. Soldații noștri din primul val de asalt nu vor rămîne multă vreme fără armament greu.

Dar iată, doamnelor și domnilor, că cei dintîi soldați debarcați pe plaja Juno încep să o traverseze. Este într-adevăr minunat, un prim șirag de soldați înaintează pe plajă în coloană – cîte unul. Văd coloana aceasta care pare să se îndrepte spre un fel de ieșire – este poate începutul unui drum, nu deslușesc prea bine, căci dincolo de plajă țărmul este încă învăluit în fum.

Poate că vă întrebați, doamnelor și domnilor, unde sînt, în timpul acesta, germanii, și ce fac. Ei bine, abia îndrăznesc să spun, este chiar prea frumos, dar nemții de pe plaja Juno par să fi fost uciși cu toții, aproape, sau în orice caz reduși la tăcere după groaznicul bombardament care a încetat de numai șapte minute. Au tras doar cîteva focuri asupra primelor șalande, înainte ca acestea să fi atins țărmul, adică exact cu două minute înainte de începerea emisiunii noastre, dar de atunci nu s-au mai manifestat, nu am mai observat nici o jerbă de flăcări, nici o explozie... Ah, văd că acum se trage pe plajă, dar o face un tun de-al nostru, da, unul din tancurile noastre amfibii sau poate mai multe... Da, mai multe trag acum, le văd proiectilele explodînd în vestul plajei, în partea opusă acelei ieșiri spre care se îndreaptă coloana de soldați. Iar în privința acestora, ei continuă să înainteze liniștiți, și nici ceilalți de pe litoral nu par mai puțin

neliniștiți; unii privesc spre locul unde explodează proiectilele, loc care s-a mutat acum mai departe, spre vestul plajei, în timp ce soldații ceilalți continuă să adune materialul; într-adevăr, doamnelor și domnilor, calmul acesta al oamenilor din Divizia a 3-a canadiană este reconfortant.

Vuietul pe care îl auziți în clipa aceasta aparține tot tunurilor escadrei de nave care bombardează și mai auziți, totodată, uruitul motoarelor de avion. Vacarmul este acum suportabil, întrucât navele și avioanele bombardează obiective în interior, dar dacă ne-am fi început emisiunea în momentul bombardării țărmului, probabil că nu m-aș fi putut face înțeles de către dumneavoastră. Cuirasatele *Warspite* și *Ramillies* trăgeau în sectorul nostru. Numele acestea nu vă sînt necunoscute, doamnelor și domnilor. Ei bine, vă pot asigura că bătrînele noastre cuirasate au făcut treabă bună. Proiectilele lor de 380 mm, precum și bombele avioanelor aparținînd R.A.F.-ului și armatelor a VIII-a și a IX-a aeriene ale S.U.A. au strivit bateriile germane. Crucişătoare, distrugătoare și şalandele cu artilerie și cele cu lansatoare de rachete au proiectat o adevărată cataractă de foc asupra sistemelor de apărare de pe plaje...

În sectorul nostru am avut de deplîns pierderea unui distrugător, a lui *Svenner*, navă a marinei norvegiene. A fost scufundat de o vedetă torpiloare. Patru vedete germane au ieșit din portul Le Havre în timp ce escadra a început să tragă. Torpiloarele noastre au țesut îndată o perdea de fum, dar inamicul și-a lansat torpilele prin perdeaua aceasta. Cîteva au trecut printre cuirasatele *Warspite* și *Ramillies*, dar *Svenner* a fost lovit. L-am văzut învăluindu-se în aburi, apoi frîngîndu-se în două; și s-a scufundat. Din fericire, cea mai mare parte a echipajului a putut fi salvată. A fost scufundat un pescador inamic. De atunci nici o navă germană nu și-a mai scos capul.

În jurul nostru marea este acoperită de nave pornite în toate direcțiile, nu numai de şalande, ci și de nave de transport, de cargouri, de remorchere trăgînd rampe de

acostare și urmînd a sluji la debarcarea materialului greu pe plajă... Mai sînt și vedete de tot felul, care se duc și vin cu toată viteza... Activitatea aceasta este într-adevăr impresionantă și reconfortantă. Sutele de „cîrnați argintii”

53

, care se balansează la capătul cablurilor lor de ancorare, devenite oblice din pricina vîntului, împrumută acestei aglomerări de nave un aer de sărbătoare, în pofida timpului mohorît și a mării cenușii. Toate navele de război britanice pe

54

care le vedem trecînd arborează pavilionul White Ensign , iar distrugătoarele și crucișătoarele americane care se îndreaptă spre plajele din vest își flutură și ele pavilionul mare, de război.

Privesc iarăși prin binoclu spre țărm. Deslușesc perfect cele mai mici detalii. Este o plajă de nisip, cu puțină piatră, iar la dreapta văd gura unui rîu și casele din Courseulles. Debarcarea trupelor continuă neînterupt. Așa cum am spus, se află aici Divizia 3 canadiană. A trecut destulă vreme de cînd nu am mai văzut nici o explozie pe plajă.

Doamnelor și domnilor, vă vom da acum legătura cu o emisiune din grupul de radio-reportaj de la plaja Sword, cea mai de răsărit de pe frontul de debarcare. În sectorul acela operează Divizia 3 britanică. Alo! Vă vom pune în legătură cu Sword. E rîndul tău Sword...”

„Aici Sword, grupul de radio-reportaj al Diviziei 3 britanice. Sîntem pe uscat, la capătul plajei Lion-sur-Mer. Ne-am instalat aparatul de emisie-recepție SCR 284 într-o groapă, lîngă bordura de pietriș a plajei. Stăm bine.

Am debarcat cu cel de-al doilea val de asalt. Nu-i menirea noastră să criticăm guvernul britanic, totuși credem că sumele considerabile cheltuite pentru cumpărarea de pilule contra răului de mare ar fi putut găsi rosturi mai plăcute pentru trupă. Sîntem gata să formulăm sugestii pentru viilor. În afară de aceasta nu ne-a întîmpinat nici un proiectil în

timpul traversării și nici la sosirea pe plajă. Oameni din primul val ne-au spus că au fost încercați de nelinește când au debarcat pe plaja aceasta pustie și tăcută. Se temeau de o capcană. S-ar prea putea ca apărătorii Zidului Atlanticului, care nu au fost nimiciți, să se fi simțit puțin năuciți...

După toate simptomele pe care le putem observa, plaja noastră Sword este totuși amenințată de un pericol foarte real, cel al congestionării. Nu avem decît două ieșiri ce pot fi folosite; dar oamenii și materialul debarcă neîncetat, mai repede decît se evacuează. Misiunea Diviziei 3 britanice este să înainteze cît mai repede cu putință în direcția Caen; de aceea asistăm aici la o debarcare sub înaltă presiune.

Întrucît nu se produce nici un eveniment senzațional, am hotărît să ne luăm micul dejun. Rația noastră pentru douăzeci și patru de ore cuprinde două tablete de ceai presat îndulcit, două tablete de carne deshidratată, patru cubulețe de extract de vită, cîțiva biscuiți, trei batoane de ciocolată, un pumn de bomboane și patru cuburi dintr-o combinație ceai-lapte-zahăr. Pe cutie citim: „Pentru micul dejun, sfărîmați cuburile în gamela voastră, adăugați apă, încălziți.” Pentru cină, aceeași metodă în privința cărnii deshidratate. Toate produsele acestea au o mare valoare nutritivă. Este o nefericire că nu avem apă caldă, nici foc. Am și început să mîncăm combinația ceai-zahăr-lapte cu biscuiți, dar asta ne face o sete groaznică...

Aici, Sword. Vă cerem scuze pentru această jumătate de minut de întrerupere, dar pe plaja noastră se întîmplă noi

55

evenimente. Pare-se că s-au trezit cîțiva Jerries , căci spre mijlocul plajei au explodat proiectile și auzim deslușit răpăitul mitralierelor. Tancurile noastre răspund, mitralierele trag și ele. Zărim infanteriști care se avîntă în salturi spre partea de vest a plajei... Un ofițer din batalionul naval al plajei ne-a spus adineauri că nu putem sta aici, că trebuie să ne

adăpostim lângă o cazemată pe jumătate distrusă, la cincizeci metri depărtare... Întrerupem, pentru moment, reportajul...”

„Alo, aici *Hilary*. Doamnelor și domnilor, am în fața mea un ofițer de legătură, un locotenent canadian, care a raportat, chiar acum, situația de pe plaja Juno. Are îngăduința să ne adreseze câteva cuvinte înainte de a pleca. Îmi spune că se scuză, sau mai degrabă să-l scuzăm, pentru accentul său, căci este canadian francez, dintr-un oraș de pe valea Saint-Laurent inferioară. Parcă ar putea exista pentru noi accent mai simpatic decât accentul canadian francez... Nu-i așa, doamnelor și domnilor?

— Ei bine, domnule, ne puteți spune cum s-a desfășurat asaltul în sectorul dumneavoastră?

— Desigur... Am atacat localitatea Courseulles de o parte și de alta, către ora 8 în loc de 7,45 cum fusese prevăzut, din cauza mării furibunde. Opoziția inamică la debarcare a fost moderată, vreau să spun că nu s-a tras mult asupra noastră. În schimb, obstacolele ne-au dat puțin de furcă.

— Ce soi de obstacole ați întâlnit?

— Cred că sînt aceleași cu cele pe care germanii le-au semănat pe toate plajele. Bariere din fier care seamănă cu niște porți, grinzi groase țeapăn înfipte în nisip, șine din oțel încrucișate. Multe grinzi sînt minate...

— Dar nu trebuia ca primul val de asalt să fie precedat de tancuri-amfibii și de tancuri-buldozer menite să deschidă breșe printre obstacole?

— Ba da... Tancurile-amfibii și mai ales tancurile-buldozer au făcut treabă tare bună; ca și echipele de oameni-broască. Dar lucrul acesta era greu și cerea timp, iar noi nu puteam aștepta acolo, în spate; ar fi fost demoralizant pentru oameni, și așa înghețați și crispați după traversarea efectuată cu șalandele; traversarea fusese un lucru foarte primejdios, căci bateriile germane puteau oricînd redeschide focul. Atunci am dat buzna. Vreau să spun că șalandele cele mai mari și mai grele s-au aruncat asupra obstacolelor, strivindu-le, iar

celelalte au trecut în spate sau au ocolit, de bine de rău, aceste obstacole. Zic de bine de rău, pentru că au fost și șalande care au sărit în aer când s-au izbit de obstacole minate. Dar acum totul merge foarte bine și cred că obiectivele noastre vor fi atinse toate, conform planului.

— Vă mulțumesc mult, domnule, și vă doresc succes, în numele tuturor auditorilor noștri. Același succes îl urez și combatanților Diviziei 3 canadiene.

Alo, aici nava-cartier general *Hilary*. Ultimele vești pe care le avem privind ansamblul frontului de debarcare sînt excelente, doamnelor și domnilor, în afară de cele care se leagă de plaja Omaha Beach, în sectorul american, unde situația pare să fie, pentru moment, mai puțin bună. Dar se iau, în prezent, măsuri menite a învinge orice dificultăți.

Debarcarea continuă și evoluează satisfăcător pe plaja Juno. Văd acum, pe această plajă, un număr mare de soldați din Divizia 3 canadiană. Se mișcă de parcă ar fi la ei acasă. Cîteva șiruri de soldați urcă spre punctele de ieșire ale plajei. Alte trupe debarcă neîncetat, se revarsă din mari nave de transport L.S.I. ancorate la țărm. Prin binoclu pot vedea perfect cum oamenii coboară pe scările L.S.I.-urilor, de o parte și de alta a etravei. Unii duc biciclete. Dar liniștiți-vă, doamnelor și domnilor, pe plajă zăresc de asemenea tancuri și tunuri...

Și fiindcă a venit vorba de tunuri, am pentru dumneavoastră o veste bună. În clipa în care vă vorbesc, formidabilele baterii germane din portul Le Havre au fost reduse la tăcere de focul deschis de pe navele noastre. Aproape toate bateriile din zona de care se ocupă britanicii au fost amuțite de către navele și avioanele noastre. Doar artileria de cîmp inamică și bateriile din interior mai trag cu intermitență.

Adineauri am avut alarmă aeriană. Abia am avut timpul să zărim trei avioane Heinkel; au făcut cale întoarsă, hăituite de Spitfire-le noastre. A fost singura manifestare a Luftwaffe-i, de

azi dimineată, pe cerul invaziei. Sîntem stăpîinii absoluți ai văzduhului.“

„Este cu totul inexact, doamnelor și domnilor. Aici Utah Beach. Poziția prevăzută în plan era cuprinsă între Dunes-de-Varreville și La Madeleine, pe cînd noi ne găsim, în realitate, la o mie cinci sute metri mai la sud, între La Madeleine și un loc denumit de francezi Duna Mare.

Desigur, respectăm planul, dar minele și tunurile naziste ne-au aruncat în aer primele noastre nave de control: erau două. Navele de control aveau sarcina să conducă șalandele de la navele de transport pînă în apropierea plajei. Erau, cred, încărcate cu dinamită, dacă ar fi să analizez felul în care a explodat prima, la două sute metri de mine. A fost lovită de un proiectil inamic, iar după izbucnirea unei lumini orbitoare, nava s-a dezintegrat într-o clipă. Mă găseam atunci pe puntea navei cartier-general *Bayfield*. O altă navă de control a explodat puțin mai departe, astfel că s-a produs oarecare învălmășeală în rîndul primelor șalande, care s-au apropiat cu chiu cu vai de țarm. De aici și cei o mie cinci sute metri distanțare de care am pomenit.

Dar în ceea ce privește orarul, l-am respectat cu strictețe. „Stropirea” plajei a fost efectuată de către distrugătoare asistate de șaptesprezece șalande lansatoare de rachete, de șaisprezece șalande cu artilerie și de toate tunurile tancurilor care trăgeau pe deasupra rampelor L.C.T.-urilor lor, înaintînd spre țarm. L.C.T.-urile și-au pus pe mare tancurile-amfibii înainte de a ajunge la mal și am văzut că aceste curajoase D.D. treceau printre obstacole ca prin unt. Mă găseam tot pe puntea navei *Bayfield* și nu vă ascund faptul că am rămas uimit cînd un ofițer venit, puțin după aceea, de la bordul unui L.C.M., a cerut pături și plasmă sanguină. Nici nu ne dădeam seama că pe plajă puteau fi răniți.”

„Echipa noastră de radio-reportaj a trecut la bordul acestui L.C.M. și am sosit pe plajă după un sfert de oră. A fost coborîta rampa de acostare, apoi am mers prin apă,

ducînd cu noi stația de emisie-recepție. Apă era adîncă de aproape un metru, iar proiectilele de 88 cădeau cam peste tot. Apa era uleioasă și rece. O clipă, ne-am adăpostit în spatele tancurilor. Apoi, am urcat pe plajă și am săpat o groapă. Și acum tot în groapa aceasta ne găsim. Aici Utah Beach.

Lângă noi, între linia fluxului și un soi de dig din ciment, răniții sînt culcați pe pături. Medici și infirmieri îi transportă pe răniți spre navele-spital.

Șiruri de infanteriști traversează continuu plaja, venind de pe L.S.I.-urile acostate la țărm. Vedem debarcînd, de asemenea, tancuri, buldozere, camioane, jeep-uri, artilerie autotractată. Sumedenie de tunuri antiaeriene sînt instalate acum pe plajă, dar nu au ce face, căci nu am văzut încă nici un avion nazist. Dacă ați putea vedea uriașul număr de șalande și de nave acostate sau plutind între țărm și pînă la cîteva mile de acesta, v-ați consuma timpul întrebîndu-vă dacă nu cumva visați, dacă este într-adevăr cu putință ca toate acestea să se fi întîmplat într-o singură dimineață...”

„Alo, aici nava-cartier general *Hilary*. Doamnelor și domnilor, am primit, chiar acum, o informație de la statul major suprem care se află încă în Anglia. Ni se spune că în privința plajei Utah și a locului de debarcare pe ea a fost comisă o mică eroare. Trupele Forței U, „Regimental Combat Team”, din Corpul 7 american, au debarcat la o mie cinci sute metri sud de poziția prevăzută. Dar eroarea a fost binevenită, doamnelor și domnilor, ea nu are decît urmări fericite. O acțiune de recunoaștere a stabilit chiar acum că obstacolele semănate de germani de-a lungul plajei Utah prevăzută în plan erau mult mai numeroase decît cele de pe plaja Utah pe care au debarcat trupele. Astfel că Primul „Regimental Combat Team” nu a întîlnit decît prea puține obstacole. Debarcarea trupelor și a materialului continuă în mod satisfăcător pe plaja Utah.

Am primit acum vești de pe plaja Gold, situată în partea de vest a sectorului britanic, între capul Manvieux, chiar la vest

de Arromanches și Ver-sur-mer. Pe fracțiunea aceasta a frontului de debarcare, unde operează Divizia 50 britanică și o parte din Divizia 3 canadiană, orarul a fost respectat, deși starea de agitație a mării nu a îngăduit lansarea tancurilor-amfibii. Partea din stînga a plajei este bătută intermitent din flancuri de către tunurile celor două puncte fortificate germane, dar distrugătoarele și avioanele au grijă să le reducă la tăcere. Trupele și materialul debarcă în continuu pe plaja Gold.

În rezumat, iată, doamnelor și domnilor, situația așa cum ne apare ea la sfîrșitul acestei dimineți istorice a zilei Z, 6 iunie 1944. Debarcarea a reușit și continuă într-un fel ce ar putea fi socotit satisfăcător pe cele trei plaje ale sectorului britanic, ca și pe plaja Utah din sectorul american. Asta nu înseamnă că trupele noastre nu au avut de lucru sau că nu au avut pierderi, dar pe aceste patru plaje pierderile au fost mai mici față de temerile noastre; am putea chiar spune că, din acest punct de vedere, succesul a întrecut orice speranțe. Pe plaja Sword, unde soldații noștri debarcaseră fără să întîlnească vreo împotrivire, inamicul s-a trezit tîrziu, astfel că nu a mai opus o rezistență serioasă. Pe Gold, pierderile au fost cauzate îndeosebi de mine. Trupele Diviziei 3 britanice, care au debarcat pe plaja Sword, se concentrează pentru a se îndrepta, cu viteză maximă, în direcția portului Caen, lăsînd brigăzii a 4-a de comando, din trupele de marină britanice, grija de a curăța zona cuprinsă între Sword și Juno. La vest de plaja Omaha Beach, trupele batalionului 2 de grăniceri americani au escaladat cu succes falezele verticale și au distrus bateria germană de la Pointe du Hoc.

Situația este încă grea la Omaha Beach. Vă vom ține la curent cu totul de îndată ce vom primi știri din sectorul acesta al debarcării.“

XIII

OMAHA BEACH

Corpul 5 american trebuia să atace plaja Omaha Beach.

Misiunea lui era să cucerească un cap de pod între Port-en-Bessin și râul Vire, apoi să se îndrepte spre sud, în direcția Caumont și Saint-Lô, concomitent cu înaintarea Armatei a II-a britanice.

— Corpul 5 va ajunge pe plajă în patru etape, a explicat generalul Clarence E. Huebner subordonaților săi. Asaltul inițial va fi dat de forța O. Forța O este Divizia 1 a noastră, care va primi întăriri de la Divizia a 2-a și din alte unități, pînă ce va fi alcătuită din patru regimente de infanterie plus puternice detașamente de artilerie, de blindate și trupe de geniu. Ea va număra astfel 34.142 oameni și 3.306 vehicule.

Generalul Clarence E. Huebner era comandantul Diviziei 1. Diviziile 2 și 29, care trebuiau să debarce după aceea, erau comandate respectiv de generalii Gerhardt și Robinson. Comandantul Corpului 5 era generalul Leonard T. Gerow. Corpul 5 făcea parte din Armata 1 americană comandată de generalul Omar N. Bradley.

Plaja franceză care a purtat convenționalul nume american Omaha Beach se întinde cam între Vierville și Colleville-sur-Mer. O șosea croită de-a lungul litoralului o mărginește între Vierville și Saint-Laurent. Îndărătul ei se ridică, pînă la 30 sau 50 de metri, un fel de povîrniș acoperit de mărăcini a cărui pantă inegală atinge ici- colo patruzeci și cinci de grade. După ce l-ai urcat, te afli pe un platou peste care se croiește șoseaua departamentală care leagă Port-en-Bessin de Grandcamp, traversînd satele Vierville, Saint-Laurent-sur-Mer și Colleville.

Plaja însăși este o suprafață nisipoasă, pe o adâncime de aproximativ trei sute de metri, în pantă lină, dar în care dăinuie, după reflux, șanțuri destul de adânci. La linia fluxului, spațiul rămas descoperit se încheie cu un mal oarecum abrupt de pietriș, înalt de un metru și cincizeci și lat cam de patru la șase metri. Malul acesta pietros se sprijină, pe o anume lungime, de un zid construit din cărămizi care mărginește șoseaua de pe litoral iar mai departe se continuă printr-un spațiu inegal cu dune sau terenuri mlăștinoase. Aceasta era topografia în ajunul debarcării. Anumite lucrări au modificat-o întrucîtva pe alocuri.

Generalul Huebner arăta subordonaților săi hărți și machete reprezentînd litoralul:

— „Vedeți că, în patru puncte de-a lungul plajei Omaha Beach, văi mici împădurite urcă repede de la plajă spre platou. Vehiculele și blindatele noastre vor trebui să le străbată spre a ieși de pe plajă. Ieșirea D 1, pe care o vedeți aici, la vest de Vierville, este înzestrată cu un drum pavat. De la celelalte nu pornesc decît drumuri proaste. Coridoarele acestea sînt adevărate chei – pentru atac și pentru apărare totodată. Înaintarea noastră spre interior va depinde de cucerirea acestora. Douăsprezece amplasamente puternic fortificate și altele cîteva mai puțin importante, pe care le vedeți reprezentate aici, permit inamicului să apere ieșirile și să tragă direct asupra plajei. Iar aceasta poate fi luată în anfiladă de către bateria instalată pe limba de pămînt Percée. O altă baterie, cea de la Pointe du Hoc, priviți aici, la vest de Percée, acoperă Grandcamp și permite să ajungă pe plaja din est, peste Percée. Se înțelege de la sine că toate construcțiile acestea vor fi mai mult sau mai puțin reduse la tăcere de către bombardamentele prealabile, dar nu știm în ce măsură. O puternică formație specială de Rangers (grăniceri) trebuie să escaladeze faleza în punctul Pointe du Hoc și să pună stăpînire pe baterie.

Omaha Beach este situată în sectorul ocupat de Divizia 716 infanterie germană. Este o divizie de apărare, alcătuită

însă în mare parte din negermani, al căror moral probabil că nu este prea ridicat. În mai mare măsură trebuie să ne temem de contraatacurile rezervelor mobile. Cea mai utilizabilă dintre acestea este Divizia 352 infanterie, dispusă în zona Saint-Lô-Caumont. După informațiile pe care le deținem, este o unitate destoinică, în care se află mulți veterani ai frontului din răsărit. În fine, este probabil ca *Panzerdivision* (divizia blindată) 21, care în prezent se găsește la sud de Caen, să se ocupe de noi într-un timp foarte scurt...”

Și iată care era planul de bombardare prealabilă în sectorul Omaha Beach. Nu ar fi deloc rău să-l parcurgem în fugă, dacă vrem să ne dăm seama de surpriza care avea să urmeze.

„R.A.F.-ul va ataca bateriile de coastă între miezul nopții și zori; 1.333 de bombardiere grele vor arunca 5.315 tone de bombe asupra acestor baterii între gura Senei și Cherbourg.

Între H-30 și H-5 bombardierele grele ale Armatei a VIII-a Aeriene a S.U.A. vor bombarda sistemele de apărare ale inamicului dintre râurile Orne și Vire. În zona Corpului 5, 480 avioane B 24 vor ataca 13 zone-țintă cu 1.285 tone de bombe. Unsprezece dintre aceste ținte se află între Capul Percée și extremitatea estică a plajei Omaha Beach. La vest de Omaha Beach, bateria de la Pointe du Hoc va fi supusă unui atac suplimentar dat de 18 bombardiere mijlocii ale Armatei a IX-a Aeriene a S.U.A între H-20 și H-5. Alte bombardiere mijlocii vor ataca în același timp Maisy. Gefosse-Fontenay va fi bombardat de două escadrile de vânătoare-bombardament.

Bombardamentul naval va avea loc între H-40 și H-3. Cuirasatele *Texas* și *Arkansas* vor deschide focul de la 16.500 metri. Aproximativ 600 salve de artilerie grea vor fi trimise pe Pointe du Hoc și asupra sistemelor de apărare ale ieșirii D 3 (Morile). Crucişătoarele *Glasgow* (britanic), *Montcalm* și *Georges-Leygues* (franceze) vor trage asupra sistemelor de apărare germane apropiate de Port-en-Bessin și asupra ieșirilor D 3 și E 1 (Saint-Laurent).

Opt distrugătoare vor deschide focul asupra plajei de la 1.600 metri, 5 L.C.G.-uri (șalande cu artilerie) vor însoți valul de asalt inițial și vor trage asupra plajei începînd de la H-20; 16 L.C.T.-uri transportînd tancuri vor fi astfel încărcate încît tancurile să poată trage pe deasupra rampei de acostare începînd de la H-15; 10 L.C.T.-uri, transportînd 36 tunuri-obuziere de 105 mm și trebuind să debarce la H+180 vor deschide focul de la 3.000 metri de plajă; 9 șalande lansatoare de rachete se vor găsi la 2.700 metri distanță și vor lansa, fiecare, cîte 1.000 rachete cînd valul de asalt inițial va fi ajuns la 300 metri de plajă.

La ora H, tirul naval și bombardamentele aeriene se vor deplasa către interior.”

Omaha Beach fusese împărțită de fapt în opt secțiuni. Pentru fiecare dintre acestea, programul de asalt era prevăzut minut cu minut, începînd de la H-5 pînă la H+225. La H+225, debarcarea trebuia să fie lucru înfăptuit și cele dintîi obiective atinse. Iată un rezumat al acestui program pentru secțiunile situate în centrul plajei:

„La H-5, companiile B și C (tancuri-amfibii „duplex drive“, zise tancuri D.D.) ale batalionului 743 de tancuri vor trece pe uscat în sectoarele Dog White și Dog Green. Echipate pentru a naviga pe apă și pentru a înainta pe uscat, vor fi lansate din larg, de la 5.000 metri. Vor naviga spre țărm și vor lua poziție pe litoral, pentru a acoperi prima fază a asaltului. Vor înainta apoi printre obstacole (arici de fier, țărugi minati etc.), pe măsură ce fluxul va crește. Vor curăți plaja în direcția ieșirii D 3 (Morile).

La ora H, 8 L.C.T.-uri vor debarca compania A aparținînd aceleiași batalion, pe Easy Green și Dog Red. Misiune similară. Împreună cu compania A vor debarca 8 tancuri-buldozer avînd remorcate cărucioare cu explozivi. Detașamente ale trupelor de geniu le vor folosi pentru a deschide primele breșe în obstacole.

La ora H+1, primul val de asalt de infanterie va coborî pe țărm, avînd tăria a patru companii imbarcate pe 6 L.C.V.P.-uri. Fiecare companie va cuprinde, în afară de pușcași și mitraliori: o echipă de aruncătoare, o subunitate de aruncătoare de flăcări, patru tăietori de sîrmă ghimpată, o echipă de distrugere formată din cinci specialiști ducînd cu ei încărcături de trinitrotoluen, un medic și un asistent-sanitar. Toți vor fi echipați în uniforme de asalt cu buzunare mari, vor purta arma în mînă și încărcăturile specifice în spinare. Fiecare luptător va mai avea o mască contra gazelor, 5 grenade (pușcașii și tăietorii de sîrmă ghimpată vor fi dotați, în plus, cu 4 grenade fumigene, 1 pachet de T.N.T. cu rachete, 6 rații de hrană, 3 rații K, 3 rații D). Toate veșmintele vor fi impregnate cu un produs antigaz. Oamenii care vor face parte din acest prim val vor purta, fiecare, cîte două centuri de salvare.

Trupele primului val vor traversa spațiul descoperit al plajei, trecînd printre obstacole, și vor asalta de îndată sistemele de apărare inamice. Atacul infanteriei, susținut de tirul tancurilor, va reține atenția germanilor din punctele lor fortificate și va acoperi activitatea de distrugere a obstacolelor, acțiune care va fi dusă de batalionul 146 pionieri de asalt, ajutat de echipa de distrugere a Marinei (oameni-broască). Forța aceasta va debarca din 13 L.C.M.-uri între H+3 și H+8. Ea va trebui să curețe și să balizeze pasaje, astfel încît șalandele să le poată folosi pe flux.

Pentru executare, a fost prevăzută o jumătate de oră.

Începînd cu ora H+30, cel de al doilea eșalon de infanterie de asalt va veni la țărm în cinci valuri, sosind în decurs de treizeci de minute. Vor ajunge acolo, de asemenea, grupurile de comandă de batalioane și regimente, trupe de geniu și batalionul 81 de Arme chimice, care vor avea drept misiune să asigure trecerea infanteriei prin cîmpurile de mine și să deschidă ieșirile plajei la ora H+180. Trupele de geniu vor trece apoi către interior, urmînd vîrful de infanterie, și vor organiza traficul vehiculelor.

Între H+90 și H+120 vor sosi primele unități de artilerie, dintre care unele vor fi luat parte la „stropirea” plajei de la bordul L.C.T.-urilor lor.

Începînd cu ora H+120 vor începe să debarce macaralele, vehiculele de depanare a tancurilor, noi buldozere, precum și materialul de consolidare a plajei și a șoselelor”.

Programul privind celelalte secțiuni de plajă este similar.

56

Potrivit planului, primele două R.C.T.-uri urmau să distrugă și să străbată sistemele de apărare ale inamicului aflate pe plajă în timp de două ore după atingerea țărmului. Punctele fortificate inamice trebuiau să fie neutralizate pentru a îngădui traficul dincolo de plajă începînd cu ora H+180.

Convoiul principal al Forței „O” a părăsit Portland-ul în după-amiaza zilei de 5 iunie. Traversarea Canalului Mîneicii, pe lungimea a vreo sută de mile de șenal dragat și balizat, s-a desfășurat fără nici un incident.

Cînd navele de transport au ajuns în largul plajei Omaha Beach, în locul unde micile ambarcații L.C.A. și L.C.V.P. trebuiau puse la apă și încărcate, zorii abia mijeau. Cerul era înnorat, dar vizibilitatea se păstra bună. Vîntul sufla dinspre nord-vest cu aproximativ treizeci de kilometri pe oră. Valurile atingeau uneori un metru, un metru douăzeci, ba chiar și un metru cincizeci.

Flotila de șalande de debarcare a părăsit zona navelor de transport, luînd direcția plajei, la ora 4.30, prin urmare cu un avans de douăzeci și cinci de minute față de orar. Ofițerii însărcinați cu controlul socoteau că avansul era necesar dată fiind starea de agitație a mării.

De cum au început a înainta, micuțele L.C.A. și L.C.V.P. s-au văzut acoperite de o ploaie de stropi. Șuvoaie de apă scăldau rampa și puntea. Ambarcațiunile acestea posedau, se înțelege, pompe puse în mișcare de motoarele proprii. Au fost puse în acțiune, dar s-a văzut îndată că erau neputincioase în a împiedica apa să urce. Debitul lor era prea slab. Cînd într-o

ambarcație intră apă, chiar și omul cel mai nepriceput în ale marinei știe ce este de făcut. Soldații au început să scoată apa din bărci cu tot soiul de recipiente la îndemână și mai ales cu căștile. Cele mai multe șalande s-au salvat astfel de la scufundare; totuși, zece au avut această soartă; 10 din cele 180 care transportau primul val de asalt au dispărut în adâncul mării. Aproape tot personalul a fost salvat – uneori după o ședere în apă de câteva ore.

În toate L.C.A.-urile și L.C.V.P.-urile soldații erau uzi learcă din cauza stropilor înghețați și cei mai mulți sufereau de rău de mare. Bolnavii, care îi lăsau pe ceilalți să scoată apa cu ajutorul căștilor, sufereau și de crampele provocate de neclintire. Când izbuteau să-și învingă starea de prostație și priveau marea în jur, observau că șalanda lor trecea tocmai pe lângă grupuri de oameni ce se zbăteau, agățați de plute din cauciuc ori susținuți de colaci de salvare: era personalul tancurilor-amfibii.

Tancurile D.D. ale companiilor B și C din batalionul 741 de tancuri fuseseră lansate la H-50, la 5.500 metri distanță de țărm, conform planului. Contrar prevederilor din plan însă, marea agitată le strâmbase șasiurile și le inundase mașinile. Din 29 de tancuri lansate astfel, doar două au ajuns navigând. Alte trei au fost aduse pe plajă de L.C.T.-ul lor, care nu le putuse lansa întrucât rampa îi fusese strivită. Ofițerii responsabili ai celorlalte L.C.T.-uri au hotărât să nu mai lanseze tancurile-amfibii și le-au transportat pînă la plajă.

Oamenii care se îndreptau spre Omaha Beach, chiar și cei care se simțeau deprimăți din cauza răului de mare și a camarazilor pe care îi vedeau naufragiind, au fost strașnic recompensați de bombardamentul aerian și naval, precum și de ultima „stropire” a plajei. Cei care vomitau ori cei oarecum năuciți, cei înghețați ori chinuți de crampe și-au ridicat capetele, pentru a vedea cum se ridică țărmul, părăd a se pulveriza, împrăștiat în văzduh, în timp ce jeturile de flăcări ale rachetelor păreau să înghită, să topească tot ce putea

rămîne viu sau folosibil, după ploaia de bombe și proiectile. Oamenii înjurau și strigau avioanelor „Ura!”

Cînd, la numai cîteva clipe după aceea, primele jerbe de proiectile germane i-au împresurat, cînd gloanțele mitralierelor au început a bate darabana pe tabla șalandelor, nu-și crezură nici ochilor, nici urechilor. Prima explozie și prima șuvoire de sînge i-a făcut să înțeleagă că nu visau. Și au reînceput să înjure, dar de data aceasta cu inima întunecată.

Sistemele de apărare germane nu fuseseră distruse cu totul. În afară de cîteva puncte, majoritatea șalandelor au fost pisate de tunuri și mitraliere la sosirea pe litoral și, după cum vom vedea, debarcarea a fost grea. Sistemele de apărare germane nu fuseseră nimicite, pentru că cele 329 avioane „Liberator” care atacaseră plaja Omaha Beach, între 5.55 și 6.41, aruncînd 13.000 bombe, dăduseră greș în toată deplinătatea. Cele 13.000 de bombe nu căzuseră pe sistemele de apărare germane, ci mult mai în interior: cele mai aproape la patru sute metri de Omaha Beach, celelalte chiar la cinci kilometri spre interior. Eroarea a fost pusă pe seama vremii noroase, care îi „silise” pe bombardieri să nu arunce bombele prea aproape de valurile de asalt, spre a nu le lovi. Dar vreme noroasă existase și deasupra altor plaje, unde lucrările germane de fortificații fuseseră avariate. Inutil să mai tragem concluzii. Înțelegem lesne că șefii Armatei a VIII-a Aeriene a S.U.A. ar fi preferat să nu scoată din arhive rapoarte detaliate privind cauzele acestei erori, ale cărei consecințe aveau să fie destul de grele pentru trupele de asalt ale Forței „O”. Experiența a dovedit că bombardamentul naval, ca și spectaculosul foc de „stropire” nu erau suficiente pentru a distruge sistemele de apărare inamice. În timpul acestui potop, tunarii și mitraliorii germani s-au adăpostit, pentru ca apoi – după ce bombardamentul plajelor a încetat, cînd șalandele au ajuns foarte aproape de țărm – să se reîntoarcă la piesele lor și să deschidă focul... Nu chiar toți, dar destui

încît să îngreuneze viața oamenilor din Corpul 5. Să privim debarcarea aceasta mai îndeaproape.

6.30. – Primele șalande sosesc în fața plajei, cu o întârziere de cinci minute față de orar. Ele s-au așezat în eșuare cu mult înainte de a fi atins limita apei, la patruzeci sau șaizeci de metri de țărm, în timp ce proiectilele germane explodau pe terenul pietros, pe nisipul plajei și în apă. Exploziile și jerbele provocate de proiectile erau relativ spațiate. Valurile se rostogoleau însă în șuvoaie destul de mari.

Este atinsă o șalandă: mai întâi se vede o lumină galben-portocalie, apoi șalanda se scufundă. Celelalte și-au coborît rampele de acostare. Apar tancurile. Sînt amfibiile batalionului 743, care nu mai fuseseră lansate la 5.500 metri de țărm, găsindu-se ca așa era mai cuminte. Supraviețuitorii din rîndurile celor lansați sosesc în momentul acesta, conform planului (batalionul 741) în partea de răsărit a plajei: sînt trei la număr. Ating uscatul și se opresc cîteva secunde, asemenea unor înotători obosiți, în timp ce marea îi scaldă cu valurile ei, îi stropește; apoi încep să înainteze încetișor, ocolind obstacolele din fier sau împingîndu-le.

Celelalte tancuri-amfibii înaintează și ele, în același fel, pînă la limita apei, unde se opresc și încep să tragă. Trag asupra lucrărilor din beton ce se deslușesc perfect în preajma ieșirilor.

Gheizerele stîrnite de proiectilele germane, destul de rare în urmă cu abia trei minute, încep să se îndesească în direcția tancurilor, înmulțindu-se. Aproape toate tancurile (trebuie să fie, acum, vreo cincizeci) se găsesc în partea de vest a plajei; în cealaltă nu sînt decît cinci. Tirul german se concentrează și se precizează în partea aceasta de vest. Cîteva tancuri au și fost lovite. Unele fumegă, altele ard, altele au încremenit pur și simplu. Toate celelalte continuă să tragă.

Iată, prin urmare, tabloul după primele cinci minute de debarcare pe plaja Omaha Beach: cîteva L.C.T.-uri eșuate, o plajă pustie, apoi chiar la limita apei tancurile acelea distanțate care trag cu repeziciune și care se aseamănă cu

niște animale uriașe cuprinse de furie, în timp ce altele au și fost atinse...

6.35. – Sosesec pe litoral noi L.C.T.-uri și mai multe L.C.M.-uri. Ca și primele eșuează destul de departe, rampele coboară. Vedem apărînd tancuri-buldozer, care încep să înainteze greoi prin apă, precum și soldați foarte încărcăți care, și ei, intră în apă. Unii scot din șalande bărci mici din cauciuc pline cu material, pe care se străduiesc să le mențină și să le dirijeze pe valuri. Toți soldații aceștia se găsesc în apă, care le vine pînă la piept sau umeri. Sînt specialiști geniști, însărcinați cu deschiderea primelor breșe în obstacole. Mai multe mitraliere germane încep să tragă în ei.

Planul prevedea cu exactitate unde anume trebuiau deschise breșele. Dar zadarnic privesc geniștii spre plajă, nu recunosc nimic, nu regăsesc nici unul dintre reperele pe care atît de bine învățaseră să le identifice pe machete. Motivul descumpănirii era acesta: toate șalandele fuseseră deplasate pe drum de către curentul fluxului, în timpul traiectului lor spre plaje. Se ținuse, ce-i drept, seama de curentul acesta în plan, dar calculul fusese greșit. Curentul fluxului bate spre est cu o viteză de 2,7 noduri (5 kilometri pe oră). Rezultatul: toate șalandele din primul val vor atinge uscatul la est de amplasamentele prevăzute.

Fie că s-a ajuns sau nu în amplasamentul prevăzut, oricare ar fi situația, trebuie deschise breșe în obstacole. Ofițerii comandă: „La lucru”. Din nefericire o mare parte din material s-a și pierdut, ca de pildă toți țăruișii și toate geamandurile destinate a marca breșele. Mulți soldați au scăpat încărcăturile, fie căzînd în gropi, fie tîrîți de curenți în timpul traversării, fie în timp ce se adăposteau împotriva seriilor de mitraliere.

Un grup de soldați pun pe apă, cu chiu cu vai, o bărcuță încărcată cu material. Deodată, un proiectil cade în mijlocul grupului. Se vede o puternică străluminare galben-portocalie, se aude o detunătură cumplită: explozia doboară cîțiva soldați de pe puntea șalandei învecinate. Apoi nimic. În locul în care

se găsea grupul de soldați, nu se mai vede altceva decât o bucată de mare pustie pe suprafața căreia plutesc niște sfărîmături. Barca din cauciuc fusese plină cu exploziv destinat să arunce în aer obstacolele.

La mal, trei dintre tancurile-buldozer sînt deja încremenite, turtite, distruse de proiectile.

Iată un alt L.C.M. Rampa nu i-a fost coborîță încă, pe puntea sa pot fi văzuți soldați și marinari care se agită, care mută obiecte. O lumină ușor portocalie, o explozie, apoi iarăși nimic: puntea L.C.M.-ului este pustie. L.C.M.-ul a luat-o în derivă spre țărm, asemenea unui cadavru.

Echipele de distrugere ale geniului și-au început între timp lucrul, în pofida tirului german. Geniștii cunosc bine obstacolele acestea din fier, ca și cînd ei înșiși le-ar fi produs și instalat. Își așază încărcăturile de exploziv...

6.40. – „Iată infanteria!“ La mai puțin de două sute de metri se observă dănuind pe valuri, stropite într-un hal fără de hal, mici ambarcații L.C.A. și L.C.V.P., care transportă primul val de asalt. Să reamintim misiunea acestui dintîi val: „Trupele vor traversa spațiul descoperit, printre obstacole, și vor asalta îndată sistemele de apărare germane: atacul infanteriei, sprijinit de focul tancurilor, va reține atenția punctelor fortificate germane și va acoperi munca de distrugere a obstacolelor.” Iată acum istorisirea unuia dintre acești infanteriști (compania A, Echipa regimentară de luptă 116).

„Șalandele noastre au început să eșueze de-a lungul plajei. Foarte puține ajungeau la limita apei din cauza obstacolelor și a bancurilor de nisip. Cea mai mare parte dintre ele se apropiau de țărm la o distanță de cincizeci-șaizeci de metri, uneori chiar la optzeci, cum a fost în cazul nostru.

Mitraliere, mortiere și tunuri trăgeau în noi. Rampa din prova nu fusese coborîță, ne îmbrînceam să intrăm în apă. Marea era agitată și rece, acoperită de irizări de petrol, dar noi ne aruncam în ea instinctiv, pentru că zgomotul iscat de

ploaia gloanțelor pe tabla șalandei ni se părea înspăimântător. Cred că nici unul dintre noi nu se întâlnise pînă atunci cu focul.

Mă găseam în apa care îmi venea pînă la subsuori și îmi ridicasem brațele, ca să țin pușca. Lîngă mine, un camarad care nu mai avea armă. În fața noastră, puțin mai la dreapta, marea era parcă ciugulită de improșcături. Am înțeles că mitralierele trăgeau în partea aceea și am luat-o spre stînga. Înaintam neînchipuit de încet, iar plaja ni se părea la mai mult de un kilometru.

Am băgat de seamă că apa nu-mi mai ajungea decît pînă la centură și că mă aflam lîngă un L.C.T. mare, eșuat. În fața noastră, cîțiva geniști ne avertizau prin gesturi să nu trecem prin partea aceea. „Pe dincolo, pe dincolo!“ strigau ei, arătîndu-ne să o luăm spre dreapta. Cei mai mulți dintre cei care mergeau alături de mine și-au continuat drumul fără să le dea ascultare, căci o singură dorință mai aveau, să ajungă pe plajă, într-un adăpost oarecare. Totuși, eu m-am dat puțin spre dreapta. În aceeași clipă, sosi un L.C.A., care se năpusti exact spre locul nepermis, în ciuda semnelor făcute de geniști. M-am pomenit căzînd în apă; în același timp am auzit zgomotul unei explozii și am crezut că mă voi îneca într-o apă adîncă doar de un metru, căci marea era furioasă, iar cînd m-am ridicat am căzut iarăși. Totuși, arma nu-mi scăpase din mînă. În sfîrșit, m-am ridicat de-a binelea și am început iar a înainta, cuprins însă de disperarea că nu voi atinge niciodată țărmlul; ne găseam într-un vîlmășag de nedescris...”

(Într-adevăr. Infanteria care trebuia să atace sistemele de apărare ale inamicului și să acopere activitatea de distrugere, a început să se încurce în dispozitivul echipelor de geniști. Șalandele infanteriei tăiau fără să vrea cordoanele pregătite să arunce în aer obstacolele, împiedicînd astfel exploziile sau provocînd altele mult prea devreme. Grupuri de infanteriști imobilizau cele cîteva buldozere încă în stare de activitate, adăpostindu-se cu încăpăținare în spatele lor. Gruparea operațională de distrugere nu a putut deschide, dimineața,

decît şase breşe complete, una singură fiind balizată. Echipele de distrugere s-au unit apoi cu celelalte forţe de asalt, pe plajă, în aşteptarea refluxului următor, spre a-şi putea relua lucrul. Pierderile acestei grupări operaţionale în ziua Z au atins procentul de 41%. Dar să reluăm istorisirea infanteristului din Compania A):

De îndată ce m-am găsit într-o apă mai puţin adîncă, mi-am dat seama că tot foarte încet trebuia să merg, întrucît picioarele îmi erau anchilozate şi contractate. Situaţia noastră era oarecum mai puţin proastă decît în clipa apropierei, căci mitralierele nu trăgeau în direcţia noastră. Dar de-a lungul plajei se ridicau neîncetate jerbe de apă şi noroi. Ne aflam în faţa localităţii Vierville, în sectorul Dog Green, amănunt pe care nu l-am cunoscut decît după aceea, căci în clipele acelea nu recunoşteam absolut nimic. Nu vedeam decît o fîşie de nisip, pe urmă un povîrniş pietros şi imediat în spate zidul ce mărginea şoseaua. Tare mult îmi mai doream să ajung a mă sprijini de zidul acela, dar nu puteam deloc să merg mai repede. Auzind o altă explozie în spatele meu, m-am întors şi am văzut că în locurile în care alte şalande se apropiau situaţia era şi mai proastă. Aveam cu adevărat impresia că tunurile şi mitralierele germane trăgeau în grămadă. Mi-am continuat înaintarea spre plajă, dimpreună cu cîţiva camarazi din compania mea; cu noi nu era nici un ofiţer. Un camarad s-a întors spre mine şi mi-a strigat: „Măcel, nu altceva! S-a dus dracului compania!“

Infanteristul nu se înşela. La cincisprezece minute după apropiere, compania A a fost scoasă din acţiune pentru toată ziua, cu 70% pierderi. Aruncătoarele de flăcări, mitralierele şi un mare număr de arme individuale se pierduseră în apă. Zona Dog Green – aflată sub focul punctelor fortificate care se ocupau de culoarul Vierville şi sub focul de flanc al bateriei de la La Percée – a constituit punctul de debarcare cel mai greu. Toţi ofiţerii şi subofiţerii companiei A au fost ucişi sau răniţi.

Primul val de asalt nu a întîlnit pretutindeni dificultăţi atît de mari. La vest de localitatea Moulins, trupele au debarcat

ușor, de-a lungul a trei sute de metri întunecați de fum, întrucît bombardamentul naval aprinsese iarba mlaștinilor.

După cum s-a mai spus, aproape toate șalandele au sosit la est de punctul de debarcare prevăzut, eroarea variind de la 1 kilometru și jumătate la numai cîteva sute de metri. Două sute de metri erau suficienți pentru ca o secție aflată sub foc să nu poată recunoaște sistemele de apărare ale inamicului ce urmau a fi atacate. Secțiile aceleiași companii se găseau ades despărțite...

Al doilea val de asalt a început să debarce la ora 7. Debarcarea sa a durat patruzeci de minute. Planul nu a fost respectat. Focul inamicului nu a fost neutralizat, așa cum fusese prevăzut. Cele cîteva tancuri sau grupuri de infanteriști deja debarcați nu puteau asigura un tir eficace. Am asistat deci la repetiția celor petrecute cu o jumătate de oră mai devreme, iar valul al doilea a suferit pierderi importante. Mai puțin importante, totuși, decît primul, datorită faptului că focului inamic i se ofereau acum mai multe obiective; era deci mai puțin concentrat. Dar, din mai multe motive, situația avea să devină critică. Iată un tablou al debarcării pe plaja Omaha Beach între 7.30 și 8.

Acum debarcă, odată cu infanteria, batalionul 81 de Arme Chimice, alte batalioane de geniu, detașamente de observare pentru bombardamentul naval, elemente înaintate ale artileriei, detașamente medicale, unități ale antiaerienei. Artileria nu avea să debarce decît în ora următoare; se produsese o greșeală. Echipe de distrugere, care nu au putut să-și încheie deschiderea breșelor în obstacole, trec pe uscat, unde vor aștepta fluxul următor; necazul este că oamenii aceștia conștiincioși trag după ei cărucioare și bărci pneumatice burdușite cu explozivi.

Vedem sosind, acum, mari L.S.T.-uri și L.S.I.-uri, care își croiesc anevoie drum printre obstacole. Unele dintre ele, eșuate pe nisip, manevrează pentru a ieși din eșuare. Puține șalande sînt distruse de proiectile înainte de debarcarea

trupelor și a materialului, dar multe sînt avariate de obstacole și proiectile. Soldații ce se adăpostesc în spatele povîrnișului pietros și al zidului de ciment al șoselei privesc în tăcere spectacolul acesta deloc încurajator.

Iată-l sosind, în fața punctului Hamel-au-Prêtre, L.C.I.-ul 91, care transportă statul major al R.C.T.-ului 116. În timp ce șerpuiește printre obstacole, este lovit de un proiectil; dar pilotul său nu este un începător, ci un veteran care a luptat în Sicilia și la Salerno. El manevrează: „Îndărăt... Stop... Înainte... Stop... Îndărăt...” Nu-i nimic de făcut. Rampa de acostare a fost coborîță într-o apă adîncă de un metru optzeci. Cei dintîi ofițeri intră în apă: o detunătură, un jet de flăcări pe punte; o rachetă a lovit L.C.I.-ul 91. Se văd oameni cu veșmintele aprinse aruncîndu-se în apă. Unii înoată printre jerbele de proiectile, în ploaia de gloanțe de mitralieră. Douăzeci și cinci au și pierit.

Puțin mai tîrziu, în același loc, explozia sub apă a unui proiectil sparge și aprinde rezervoarele cu păcură ale unui alt L.C.I., și anume 92, care se va mistui în flăcări după vreo două ore.

Vehiculele – camioane, jeep-uri, șenilete – care debarcă, se găsesc în condiții dezastruoase. Chiar dacă sînt aduse foarte aproape de țărm astfel încît să nu fie înghițite de apa adîncă, chiar dacă nu sînt acoperite de șuvoirea apei și nici distruse de proiectile, sosesc pînă la o limbă îngustă de pămînt și acolo se pomenesc blocate. Mai departe se înalță povîrnirea aceea pietroasă. Și întrucît nici un buldozer nu a putut deschide nici măcar o singură breșă, este cu neputință să mai faci vreo mișcare. O învălmășire uriașă este pe cale să se producă.

Apa de mare și nisipul au făcut, vremelnic, de nefolosit armele care nu s-au pierdut în apă. Se începe prin curățirea și ștergerea fiecărei puști, a fiecărei mitraliere, a fiecărui mortier. Trei sferturi din numărul total de stații de emisie-recepție nu mai pot fi folosite.

Grupurile de comandă care debarcă începînd de la ora 7.40 se află în fața acestui spectacol. Pe o distanță de cinci kilometri și jumătate de plajă, oamenii și mașinile Forței „O” sînt imobilizați îndărătul povîrnișului de piatră și a zidului ce mărginește șoseaua, într-o dezordine aparent fără ieșire. Unitățile sînt pierdute, amestecate, nimeni nu-și mai poate închipui cum s-ar putea reorganiza în formație de asalt, cu atît mai mult cu cît majoritatea ofițerilor și a subofițerilor au fost uciși sau răniți. În anumite porțiuni ale plajei, cei ce au venit pe urmă nici nu mai pot găsi loc în spatele zidului sau a povîrnișului; se opresc pe nisipul bătut de tirul inamicului.

Supraviețuitorii traversării plajei – printre ei se află mulți care se întîlnesc cu focul luptei pentru întîia oară – încremenesc lipiți de adăpost, muți, cu chipul întunecat. Dacă își îndreaptă privirile spre mare, ei văd tot ceea ce am descris noi acum, precum și fluxul care duce cu el răniții ori aduce cadavre pe țărm, iar dacă privesc înspre uscat, văd sîrmele ghimpate, cîmpurile de mine și, în fața taluzurilor, un spațiu descoperit, expus focului inamic.

Puterea de foc a Forței „O” este aproape inexistentă. Doar cîteva tancuri, resfirate ici-colo de-a lungul plajei, mai trag. Focul naval a încetat de îndată ce primul val a ajuns la plaja Omaha Beach. Navele au ordin să nu mai tragă, în afară de executarea vreunui ordin privind obiective precise. Dar, din păcate, nu există legături radio.

„Totul e chestiune de moral”, gîndea locotenentul Stanley M. Schwarz. „Cu numai un sfert de oră în urmă, oamenii

57

aceștia stăteau îngrămădiți ca niște vite, lipiți de zidul șoselei, umăr lîngă umăr, incapabili de cea mai mică mișcare,

58

ca și paralizați de teamă. Dar a venit generalul Cota și a început să-i scoată din amorțeală. A făcut-o vîrtos, i-a și înjurat vreo zece minute. A ajuns, însă, la un rezultat. Plutoanele s-au format; și eu mi-l stăpînesc pe al meu. Ne

aflăm tot în spatele zidului, dar gata oricînd să ne avîntăm pe șosea. Dincolo de aceasta, o rețea de sîrmă ghimpată. Unul dintre oamenii plutonului meu, genistul Ingram E. Lambert, a sărit pe zid, a trecut drumul și s-a apucat să instaleze o torpilă Bangalore, spre a deschide o breșă în sîrma ghimpată. Asta e menirea lui. Îl văd perfect, urmează să acționeze darea focului torpilei Bangalore. Face lucrul acesta, apoi se trage iute înapoi. Ah, dar focosul nu a acționat! Lambert o să o ia de la capăt. Totuși nu, fiindcă a căzut. O mitralieră a început să tragă în dreapta, și Lambert a căzut, cu fața înainte. Oamenii din secția mea îl privesc pe Lambert lungit în șosea: casca i s-a rostogolit la cîțiva pași. Se uită, cu toții, la mine. Înțeleg, cum nu se poate mai limpede, că vor fi din nou cuprinși de frică. Nu-i voi ordona altui genist să acționeze torpila, o voi face chiar eu. De data aceasta, este menirea mea“.

Văzîndu-l pe locotenent escaladînd zidul, oamenilor le-a venit ideea să-l acopere, deschizînd foc puternic în direcția mitralierei. Darea focului a acționat, explozia a deschis o breșă mare în sîrma ghimpată. Locotenentul Schwarz se aruncase repede într-o parte. Odată breșa deschisă, un om din plutonul lui a traversat drumul și s-a avîntat într-acolo. După ce a străbătut trei metri, s-a prăbușit. Întrucît mitraliera germană începuse iarăși să latre, Schwarz a auzit strigăte de mînie și împușcături venite de la oamenii aflați în cealaltă parte a șoselei; apoi cu toții, au escaladat zidul, au trecut șoseaua și s-au năpustit în breșă, iar el de asemenea. La douăzeci de secunde după aceea, toată lumea a găsit un prim adăpost în tranșeele germane golite. De îndată ce plutonul s-a regrupat acolo, s-a continuat drumul în direcția pantei acoperite de mărăciniș, în coloană de cîte unul.

Același scenariu, sau oarecum asemănător, s-a derulat între orele 8 și 11 în mai multe puncte de pe toată lungimea plajei Omaha Beach, pare-se în patru sau șase puncte. Grupuri de soldați, mai mult sau mai puțin importante, nedepășind însă niciodată efectivul unei companii, au avut

curajul să-și părăsească adăpostul și să se avînte spre pante. Dacă analizezi istorisirile, îți dai seama că lucrul acesta s-a petrecut doar în cazurile în care ofițerii au știut nu numai să comande energic, ci să și treacă primii la acțiune. La ora 8.30, generalul Cota urca taluzul în fruntea unui grup. A și fost trîntit la pămînt o dată (nu rănit), din cauza exploziei unui mortar. Cîțiva ofițeri au tăiat sîrma ghimpată în fața grupei lor, tîrîndu-se primii în cîmpurile minate.

Evident, nu se putea acționa conform minuțioaselor repetiții; se improviza în raport cu ceea ce se avea la îndemînă și cu ceea ce se afla în față. Dar aproape pretutindeni unde trupele au încercat să înainteze, ele au reușit să treacă linia sistemelor de apărare germane aflate pe plajă. Prima pătrundere spre interior s-a făcut nu prin culoare, cum o prevedea planul, dar printre ele. Drumurile prevăzute a constitui ieșiri erau încă blocate.

Soldații urcau încet pantele care duceau spre platou. Pantele acestea erau îmbrăcate în ierburi înalte, în mărăciniș, erau acoperite cu pini mărunți și chiar cu flori. Timpul părea să se deschidă și, uneori, lumina puternică a soarelui îmbăia florile și iarba, dînd oamenilor impresia că sînt într-o excursie pașnică. Dar iluzia nu putea dura decît cîteva secunde, din cauza uruitului avioanelor, aproape neconținut prezent în văzduh, precum și din cauza bubuitului tunurilor de pe plajă. Numai vreo două dintre grupele care urcau panta s-au găsit cîteva clipe sub focul mitralierelor sau al mortierelor. Hîrtoapele, mărăcinișul, bălăriile asigurau un plus de siguranță înaintării; mai de temut erau minele.

Pe măsură ce urcau, soldații descopereau plaja Omaha Beach în toată întinderea ei. Tunurile germane care apărau ieșirile trăgeau neînterupt. Între linia mării și povîrnișul pietros putea fi văzută o extraordinară cantitate de vehicule de tot soiul îngrămădite pe fișia aceea îngustă de nisip. Aici nu fusese deschisă încă nici o breșă. Tunarii germani, cuprinși de o bucurie nestăvilită, pisau și incendiau tot materialul acela nou îngrămădit acolo.

(Tunarii germani ar fi trebuit totuși să-și dea seama de un anume fapt care a constituit, poate, realitatea profundă a debarcării aliaților în ansamblul ei: nu aveau destule tunuri sau, mai degrabă, obiectivele deveneau prea numeroase pentru tunurile lor. Era cu neputință să tragi în tot ceea ce sosea, chiar dacă era dezordine și bulucire.)

Către ora 8.30, s-a văzut că numeroase șalande încărcate cu material de artilerie și gata să eşueze făceau cale întoarsă și începeau să stea la capă, la câteva sute de metri de țărm, sau pur și simplu să rămână acolo nemișcate, în așteptare. Stația de radio a batalionului 7 naval de plajă ordonase chiar atunci: „Să fie suspendată orice debarcare de vehicule”. Șalandele aflate în așteptare s-au pomenit înconjurate de altele care soseau din larg, astfel că s-a format o grupare plutitoare impresionantă, un fel de unduitoare pînză de șalande, unde puteau fi văzute și lucruri extraordinare, ca de pildă secțiuni de debarcadere artificiale înzestrate cu macarale.

Tunarii germani nu erau orbi. Au început să tragă în această aglomerare nautică – nemaocupîndu-se prea mult de plajă. Tancurile, mai puțin hărțuite, au profitat imediat de situația creată.

Pentru a putea ataca, tancurile trebuiau să înceapă prin a se descîlci din vîlmășagul celorlalte vehicule și să se străduiască să afle un amplasament favorabil pe lîngă povîrnișul pietros (pe care încă nu-l puteau depăși). Acolo începeau să tragă cu furie.

Ostașii care urcau panta de la vestul plajei au băgat de seamă că, în apropierea lor chiar, trei tancuri izbutiseră să escaladeze povîrnișul și să ajungă pe șoseaua-promenadă. Înaintau încet spre Vierville trăgînd asupra lucrărilor genistice germane existente la ieșirea aceea. Un distrugător care patrula la o jumătate de milă distanță a deschis focul în direcția aceleiași ținte – probabil după ce a observat exploziile provenite de la proiectilele tancurilor.

Între timp, de-a lungul povîrnişului, buldozerele se găseau în plină activitate. Mai ales acum, cînd tunurile germane se ocupau mai puțin de ele. Către ora 10, au fost deschise în sfîrșit două breșe: una chiar la est de Saint-Laurent, cealaltă la vest de plajă. Situația se ameliorea.

Fortificațiile germane se apărau în continuare cu aceeași cerbicie: două tancuri au fost făcute pulbere, cu tunul, în fața punctului Les Moulins. Se năștea totuși simțămîntul că ceva începea să se schimbe. Tunurile germane își roteau țevicele de la un obiectiv la altul, mai puțin pentru a alege decît pentru a răspunde focului american. Și era limpede că focul lor descreștea ca volum și intensitate.

Comunicațiile radio dintre țărm și nave au putut fi în sfîrșit stabilite. Două distrugătoare au înaintat pînă la optzeci de metri de țărm, trăgînd cu toate piesele asupra fortificațiilor de la Les Moulins.

Proiectilele unui alt distrugător șuierau la doar cîțiva metri pe deasupra plajei. Cîteva au explodat apoi, în plin, pe o cazemată betonată, în fața ieșirii Saint-Laurent. Tragerea din cazemată a încetat, distrugătorul a tăcut și el. Infanteriștii, îngrămădiți și nemișcați lîngă povîrniș (mai erau destui), încercară sentimentul că un anume lucru avea să se petreacă – nu prea știau ce, dar ceva care poate că avea să marcheze o cotitură în dimineața aceea pe care o găseau cumplită. Într-adevăr. Trei germani au ieșit din cazemată ridicînd brațele. Pe urmă alții, în spatele lor. Pînă la urmă au apărut, cu brațele ridicate, vreo douăzeci. Erau primii dușmani văzuți pe plaja Omaha Beach. Majoritatea infanteriștilor americani care se găseau acolo nu mai văzuseră niciodată un neamț; poate doar prin fotografii. S-au ridicat și au început a păși în urma tancurilor. Ieșirea Saint-Laurent (E 1) avea să fie eliberată către ora 11.30.

Primele grupe care se hotărîseră să părăsească plaja, pentru a se năpusti spre taluzuri, urcaseră pantele și ajunseseră la marginea platoului. În fața lor se întindea un peisaj verde: pășuni întretăiate de garduri vii, livezi de meri,

frumoase pîlcuri de copaci. Iar în inima acelei vegetații se și ivise pecetea bătăliei: o fermă distrusă, un sat fumegînd în zare. Și nici urmă de german.

XIV

ATACUL DE LA „LA POINTE DU HOC”

O parte din elementele Corpului 5 american, debarcat pe plaja Omaha Beach, trebuia să traverseze comuna Grandcamp și să se străduiască să ajungă la Isigny cît mai repede cu putință – în principiu în cursul zilei Z+1.

Pentru ca acțiunea să se desfășoare în siguranță, trebuia distrusă neapărat, încă de la început, bateria germană de la La Pointe du Hoc, al cărei foc putea tot atît de bine să bareze drumul ce ducea la Grandcamp ori să ia Omaha Beach în anfiladă.

La Pointe du Hoc este un loc mai ridicat, alcătuit din faleze calcaroase, care înaintează în mare, la aproximativ șapte kilometri de Vierville. Falezele au cam treizeci de metri înălțime și sînt abrupte. Jos, un prundiș de vreo douăzeci de metri lățime.

— „Bateria este instalată pe creastă, explicase Ofițerul cu cercetarea comandantului trupelor care aveau misiunea să ocupe poziția. După informațiile primite, ea ar fi alcătuită din șase tunuri-obuziere de 155 mm. Acestea pot trage pînă la distanța de 23.000 metri. Bateria este aprig apărată dinspre uscat. Sînt acolo rețele de sîrmă ghimpată, cîmpuri de mine și, bineînțeles, cuiburi de mitraliere. Efectivele germane se ridică, probabil la 125 infanteriști și 85 artileriști. Misiunea

voastră va consta în a pune stăpînire pe plaja de prundiș, în a escalada faleza și a nimici bateria”.

Gruparea însărcinată cu misiunea aceasta era compusă din trei companii (D, E, F) aparținînd batalionului 2 de grăniceri, trupe de asalt a căror structură și organizare

59

seamănă cu aceea a vînătorilor noștri adesea folosite în comandouri. Cele trei companii trebuiau să debarce pe terenul cu pietriș la ora H (6.30) și să ia cu asalt La Pointe. O a doua forță de debarcare (batalionul 5 de Rangers, plus companiile A și B din batalionul 2) trebuia să urmeze. Dacă la ora H+30 de minute avea să primească un semnal menit să-i vestească izbînda escaladării, atunci ea avea să debarce în același loc, întărind cele trei companii de asalt. De nu, urma să debarce dimpreună cu Regimentul 116 infanterie la capătul plajei Omaha, încercînd să ia cu asalt La Pointe du Hoc după ce va fi trecut prin spatele plajei.

La 6 iunie 1944, trupele de asalt (Rangers) ale primului val au început a coborî din navele de transport și a intra în L.C.A.-uri, către orele 4 dimineața. Oamenii aceștia făcuseră în mod intens niște antrenamente speciale. Încă de pe la începutul lunii aprilie făcuseră exerciții de debarcare în ape „năbădăioase”, precum și exerciții de escaladare a falezelor la Sawanage (însula Wight).

În fața plajei La Pointe du Hoc nu existau obstacole asemănătoare cu cele răspîndite de germani în fața plajei Omaha Beach, întrucît înclinarea terenului era mult prea accentuată în acest loc. Dar existau fazele care trebuiau escaladate.

La bordul ambarcațiilor de asalt, trupele au suferit de frig și de rău de mare. Dar, în ansamblu, au fost mai puțin încercate decît infanteriștii, deoarece erau mai călite. Coasta părea încă îndepărtată, imprecisă în aburii zorilor.

Cînd a început bombardamentul naval și aerian, oamenii aceștia s-au simțit puternic întăriți. Știau că La Pointe du Hoc

fusesse luată în atenție în mod deosebit. De la 15 aprilie, ea fusese atacată de bombardierele grele și mijlocii ale Armatei a IX-a aeriene S.U.A. Cuirasatul *Texas* arunca tocmai asupra ei șase sute salve a 356 mm; crucișătoarele și distrugătoarele trăgeau și ele, iar bombardierele treceau neîntrerupt pe deasupra șalandelor de asalt.

Fiecare grup de oameni transportați de o L.D.A. alcătua o echipă care, imediat după debarcare, trebuia să acționeze autonom. O navă de acest fel conținea materialul necesar escaladării. În primul rând, trei perechi de rachete de care erau legate frînghii cu scări din lemn sau de frînghie. Rachetele trebuiau trase de L.D.A.-uri. În afară de ele erau și unele mai mici, tot perechi, destinate a fi aduse pe uscat și trase cu mîna. Toate rachetele de acest tip erau prevăzute cu ancore cu gheare, prin care frînghiile și scările trebuiau să se prindă de creasta falezei.

Era lesne de închipuit că nici una dintre ele nu avea să se prindă. În consecință, L.D.A.-urile și „rățoi” (Ducks), adică niște vehicule amfibii care le urmau, transportau scări de vreo treizeci de metri, unele din țevi de oțel formate din bucăți, altele extensibile, de tipul „scărilor de pompieri”.

Fiecare grănicer era în „ținută de ruptură” (*fatigue-dress*), cu vestă de salvare și ducea cu sine arma, rațiile alimentare, plus două grenade. Armamentul „greu” transportat de ambarcațiile de asalt consta în totul din douăsprezece pistoale-mitralieră „Bar”, din șase aruncătoare de mine de 60 mm și treizeci grenade cu termit.

Șalandele mici își continuau drumul spre țărm, lunecînd și legănîndu-se în scobituri de val mai mari de un metru. Deodată L.D.A.-ul 860 s-a pomenit acoperit de valuri și a dispărut. Soldații din celelalte ambarcații au zărit capetele camarazilor care se străduiau să înoate, susținuți de veste de salvare. La puțină vreme după aceea o șalupă i-a cules.

În clipa aceea, L.D.A.-ul de vîrf, în care se găsea locotenent-colonelul Rudder, comandantul grupului de asalt,

schimbă direcția și începu să navigheze paralel cu țărmul. Grănicerii se întrebau ce putea să însemne asta.

Rudder băgase tocmai de seamă că șalanda-ghid o luase într-o direcție greșită: trebuia schimbată direcția, spre a se îndrepta spre punctul prevăzut. Contratimpul acesta era grav, căci bombardamentul abia încetase. Între sfârșitul bombardamentului și clipa în care L.D.A.-urile urmau să acosteze aveau să se scurgă treizeci de minute. Germanii care apărau La Pointe du Hoc (dacă mai existau) ar fi avut tot timpul să ia măsuri. Oamenii înțeleseseră lucrul acesta și se simțiră cuprinși de neliniște. Și mai neliniștiți ar fi fost dacă ar fi cunoscut și cealaltă consecință a întârzierii lor: neprimind la timp semnalul care vestea reușita escaladării, forța de întărire avea să socotească ratată încercarea și să debarce în altă parte.

Cîteva jerbe se înălțară din mare în jurul L.D.A.-ului. Sistemele de apărare germane nu erau așadar în întregime nimicite. Din fericire tirul lor era intermitent și dezordonat. Totuși, un „rățoi” a fost lovit de un proiectil; în locul acela s-a ridicat o coloană de fum.

Două torpiloare au început atunci să tragă în La Pointe du Hoc. Și-au încetat focul în clipa în care prima șalandă de asalt a acostat în dreptul falezei. Era ora 17.10. Față de orar atacul era întârziat cu patruzeci de minute.

Șalanda 860, în care se găsea locotenent-colonelul Rudder a atins cea dintâi uscatul. Rampa s-a lăsat, oamenii au debarcat. Cei douăzeci de metri de teren acoperit cu pietriș dintre mare și baza falezei erau ciuruiți de pîlniile bombelor și proiectilelor pe care apa le umpluse. Mai încolo, bucăți de faleză rupte de bombardament alcătuiau un talmeș-balmeș haotic.

Grănicerii au început să traverseze încet zona de gropi, intrînd uneori în apă pînă la umeri. Cîteva grenade căzură dinspre creasta falezei, unele rostogolindu-se precum pietricelele de grohotiș. Nici un om din grup nu a fost lovit. Nu se vedea urmă de german.

Rachetele au fost trase din șalandă la treizeci și cinci de metri de bază. Nici o frînghie nu a atins creasta. Doi grăniceri au încercat să escaladeze faleza direct, în punctul acela ea nu era verticală, ci ușor oblică, avînd o înclinare de aproximativ 80 de grade. Dar terenul friabil li se fărîmița sub picioare, astfel că au fost siliți să renunțe.

Alții au instalat un tronson de scară pe grămada de pămînt fărîmițat, iar unul dintre ei se cațără. Cînd a ajuns la ultima treaptă, a scobit în faleză un lăcaș de pus piciorul, săltînd cu ajutorul unei frînghii un al doilea tronson a cărui bază o așeză pe locul de el săpat. Escaladă și al doilea tronson, după care își reîncepu operația; și tot așa mai departe. Germanii, fără să se arate, continuau cînd și cînd să arunce grenade, în timp ce oamenii escaladau tronsoanele succesive. La 7.25 toată grupa ajunsese la creastă.

Nouă asemenea șalande atinseseră punctul de debarcare. Cîteva echipe au avut norocul să-și vadă sistemul rachetă-frînghie funcționînd bine, altele doar parțial, iar altele deloc. Echipele care nu au putut escalada cu ajutorul frînghiilor sau al scărilor din frînghii și-au folosit scările rigide. Din o sută nouăzeci de oameni debarcați, vreo treizeci au fost răniți, iar cîteva uciși la poalele falezei de grenade sau de focul unui cuib de mitraliere germane situat la vest de plaja Omaha.

Oamenii desemnați să ia cu asalt La Pointe du Hoc studiaseră luni în șir, amănunțit, poziția aceasta fortificată, nu numai pe hărți sau pe fotografii aeriene mărite, ci și cu ajutorul unor machete colorate care reproduceau întocmai peisajul. Îl cunoșteau de parcă acolo ar fi trăit: pe creasta falezei, platoul ierbos cu bateria de 155, amplasamentele antiaeriene, postul de observare chiar în vîrf, dubla rețea de sîrmă ghimpată; imediat după aceea, primele cîmpuri împrejmuite de garduri vii, desigur minate; apoi alte cîmpuri, niște „curți” normande, pășuni plantate cu meri. Fiecare grănicer era sigur că se va putea îndrepta spre obiectivul ce fusese desemnat grupului său, fără șovăire.

Dar iată că odată ajunși pe creasta falezei, oamenii nu au mai recunoscut nimic. Aveau în fața ochilor un peisaj lunar și atîta tot. O întindere ciuruită de cratere, ca la poalele falezei. Ici, colo blocuri de ciment sfărîmat, frînturi de cazemate, urme de tranșee. Iar în pustiul acela, nimeni. În văzduh, același uruit de avioane care se reîntorceau în Anglia sau care se duceau să bombardeze mai departe, către interior.

Primul grup de grăniceri înaintă în direcția aproximativă a Bateriei de 155.

Peste cîteva minute, doi soldați din capul coloanei se opriră:

— Asta este!

Poziția betonată fusese zdrobită de proiectile și bombe, făcută praf. Se mai deslușea doar o adîncitură mare, pătrată, distrusă, în mare parte umplută de sfărîmături. Mai putea fi recunoscut locul unde fuseseră dispuse telemetrele. Dar amplasamentele erau goale, nu mai existau telemetre. Și nici tunuri. Fuseseră duse aiurea.

O parte din trupele de grăniceri a pornit spre interior, trecînd prin zona devastată, în timp ce alte subunități se îndreptau spre punctul de observare de la extremitatea platoului.

Locotenent-colonelul Rudder își stabilise punctul de comandă între marginea falezei și un amplasament de antiaeriană distrus, aflat la treizeci de metri. Punctul de comandă era pur și simplu craterul unei bombe. Rudder se instală acolo, reținînd doar cîteva oameni de legătură și pe ofițerul cu transmisiunile.

Grupurile se îndepărtaseră, pentru a-și îndeplini misiunea conform planului. Locotenent-colonelul trebuia să aștepte rapoartele lor, spre a coordona și dirija acțiunea. Se convenise ca imediat după neutralizarea pozițiilor de la La Pointe, grănicerii să înainteze spre interior pînă la șoseaua Vierville-Grandcamp, la depărtare de un kilometru, și să controleze

șoseaua aceasta pînă la venirea Regimentului 116 infanterie sau, eventual, a eșalonului de grăniceri nr.2.

Oamenii care se îndreptau spre punctul de observare nu se aflau decît la vreo sută de metri de el cînd au început să zumzuie primele gloanțe. Apoi, o serie de mitralieră. Grănicerii s-au trîntit la pămînt și au continuat să înainteze în salturi.

După cincizeci de metri orice înaintare s-a dovedit imposibilă. De îndată ce un om apărea, puștile și mitralierele se porneau. Dar nici urmă de neamț; nimic altceva decît construcția aceea din ciment, aparent intactă sau aproape intactă, profilîndu-se pe cerul cenușiu.

Punctul de observare era încercuit, dar atacatorii nu puteau, nici acum, să înainteze. Începea un fel de mic asediu. În clipa aceea grănicerii au văzut țîșnind în jurul lor gheizere de pămînt și au auzit bubuitul înfundat al tunurilor. Bateriile germane din interior începuseră să tragă în direcția lui La Pointe du Hoc.

Grupul transportat de L.D.A-ul 858 atinsese creasta falezei către ora 7.45. Înaintînd anevoie în terenul devastat, locotenentul care comanda grupul sfîrși prin a descoperi poziția mitralierei pe care soldații săi trebuiau să o neutralizeze.

— Bine! În direcția aceasta, zise locotenentul, arătînd spre sud. În coloană cîte unul.

Un clănțănit de mitralieră. Gloanțele veneau – era limpede – dinspre poziția unei baterii antiaeriene situate la vest de La Pointe du Hoc, la aproximativ patru sute de metri. Locotenentul desemnă zece oameni spre a merge într-acolo.

— Duceți-vă în recunoaștere și veniți, să-mi raportați.

Unul singur din zece avea să se reîntoarcă, un grănicer pe nume William Cruz. Iată, pe scurt istorisirea sa:

„Nu ne prea încingea dorința de a îndeplini asemenea misiune. Răpăitul mitralierei răsunînd în pustiul acela ciuruit de gropi avea un efect sinistru. Și iată că începeau să cadă și

proiectile. În sfârșit ne-am hotărât și am început să înaintăm încet, pe genunchi sau târîș.

La un moment dat, am zărit o cască germană înălțîndu-se încetișor la marginea unei gropi. Nu am tras, fiindcă învățasem șiretlicul cu casca ridicată în vîrf de băț; dar băiatul de lîngă mine trăsese deja. Peste cîteva secunde începură să cadă în jurul nostru proiectilele aruncătoarelor de mine. Grupul nostru, mult prea strîns, se dispersă instinctiv. În ce mă privește m-am târît pînă la marginea unei tranșei pe jumătate surpată. Și m-am lăsat ușor în ea.

Eram singur-singurel. Auzeam zgomotul aruncătoarelor de mine și rafalele intermitente ale mitralierelor. Și, din cînd în cînd, explozia cîte unui obuz de mare calibru. Deodată am văzut patru germani care se tîrau trăgînd o mitralieră; erau foarte aproape. Am pus mîna pe o grenadă zicîndu-mi că, de m-ar fi zărit, aș fi aruncat-o îndată. Dar au trecut pe lîngă mine fără să mă vadă.

Am mai așteptat un timp, apoi am ieșit din tranșee. În jur, nici țipenie. Nu vedeam pe nimeni, iar singur nu puteam face nimic. Am hotărât atunci să mă îndrept spre punctul de comandă. Aveam să dau raportul și să aud ce urma să mi se spună.

După ce m-am târît vreo cincizeci de metri, m-am pomenit în fața unei cazemate teribil de dărîmate. S-ar fi zis că făcuse explozie. Dar ceea ce m-a uimit și mai mult a fost grămăjoara de puști și revolve, de arme americane, ce se găsea lîngă cazemata. Și mi-am zis: „Ia te uită, s-au predat!“ Era într-adevăr războiul acesta un război extraordinar, în care nu vedeai nimic, nu înțelegeai nimic. Cine îi făcuse oare prizonieri pe ceilalți nouă?

În sfârșit am ajuns la punctul de comandă, unde i-am prezentat colonelului Rudder raportul.”

Nimeni nu a știut vreodată cum au dispărut cei nouă grăniceri. Se presupune că germanii, țișnind din vreun adăpost subteran, îi luaseră prin surprindere și îi capturaseră. O parte din subteranele care legau între ele

diferitele puncte de fortificații de la La Pointe du Hoc rezistaseră bombardamentului.

Comandantul grănicerilor își putea reprezenta, la rîndul lui, situația: o parte dintre oameni (vreo șaizeci probabil) traversaseră spațiul fortificat devastat, îndreptîndu-se spre șoseaua Vierville-Grandcamp; o altă parte se afla blocată în jurul postului de observare, în vîrfurile platoului; alții erau dispersați aici, colo, prin gropi.

Grănicerii care se îndreptau spre șoseaua Vierville-Grandcamp înaintau în grupuri foarte distanțate sau în mod izolat, încet, pe drumuri desfundate sau de-a lungul gardurilor vii, pe margini de cîmp. Pe cer, avioanele zumzăiau. Uneori, cîte un gheizer de pămînt țîșnea pe neașteptate în mijlocul drumului sau pe un cîmp; apoi se auzea zgomotul focului tras. Sau cîte o mitralieră începea să tragă, dar după un timp amuțea fără să se știe de ce. Sau cîte un foc de pușcă răzleț. Germanii rămîneau în continuare invizibili.

Invizibili, dar dintr-odată apărură. Erau trei. Pe jumătate ascunși în spatele unei cazemate, pe lîngă un pîlc de ferme distruse de bombardament. În jur, pustiul cîmpiei... Doar cîteva vite ucise și grupul acela de ruine, și cei trei germani arătîndu-și, dinspre cazemată, capetele acoperite de căști. Dacă ar fi purtat căști cu vîrf ascuțit, ai fi zis că ai în față un tablou din războiul de la 1870. La primele împușcături germanii o luară la sănătoasa, apucînd-o spre ruine. În timp ce grănicerii se pregăteau să o ia după ei, începură să cadă și proiectilele. Mizerie! Proiectilele germane și cele ale distrugătoarelor aliate cădeau concomitent în jurul acestor ruine, lucru care deveni cît se poate de limpede în mai puțin de un minut. Atacatorii trebuiau să se facă una cu pămîntul, să se adăpostească. Și înjurau la gîndul că ar putea fi uciși de proiectilele improșcate de distrugătoarele lor. Pe distanța pînă la șosea au fost uciși șapte și răniți opt; nu s-ar fi putut spune de ce proiectile anume. În sfîrșit, au ajuns la șoseaua Vierville-Grandcamp.

Dincolo de șosea se desfășura un peisaj de verdeață, unduitor, cu șiruri de plop și fagi. Avioanele torceau mai departe în văzduh. Din depărtări răzbătea bubuitul tunurilor. Ofițerii dădură ordinul de stabilire a dispozitivului prevăzut în plan. Asta însemna că atacanții trebuiau să se grupeze în jurul aruncătoarelor de mine. Șoseaua și câmpul erau pustii, totul părea calm. Urmau clipe de așteptare.

Au fost trimiși în recunoaștere doi sergenți; dincolo de șosea, spre sud. Pășeau pe marginea câmpului, privind cu atenție în jur, ținându-și armele în cumpănire. Când și când cite o serie de mitralieră, pornită din dreapta ori din stînga îi făcea să se trîntească la pămînt; apoi își continuau drumul. La două sute cincizeci de metri de șosea, după un salt, se pomeniră în față cu un obstacol.

— Ce să fie asta? O baterie?

Era într-adevăr o baterie, într-o cazemată pe jumătate îngropată și foarte bine camuflată. Ușa, deschisă. Cei doi sergenți intrară. O exclamație de uimire: tunurile ce nu fuseseră întîlnite la La Pointe du Hoc se găseau aici. Cinci la număr. Nici un german, iar tunurile – intacte.

Chiulasele au fost distruse pe dată, cu ajutorul încărcăturilor de termit. Puțin mai tîrziu, a fost trimis la locotenent-colonelul Rudder un curier, spre a raporta.

La La Pointe du Hoc situația nu se îmbunătățea de fel. Tot punctul de observare și antiaeriana din vest constituiau cele două puncte de rezistență. Întrucît prima recunoaștere în direcția acelei poziții a antiaerienei se încheiase doar cu dispariția (captură, probabil) a celor nouă grăniceri, Rudder ordonă un atac. Astfel că vreo cincisprezece soldați porniră într-acolo, comandați de căpitanul Masny; duceau cu ei un aruncător de mine.

Înaintau tîrîș și în salturi, printre serii de mitralieră și împușcături izolate. În sfîrșit, aruncătorul de mine a fost pus în baterie.

Un steag alb se înalță deasupra poziției antiaerienei. Soldații și ofițerul lor, care se țineau lîngă aruncătorul de

mine, nu se clintiră. Dar, în fața lor, la treizeci de metri, se ridicară doi grăniceri.

— Atenție! strigă Masny.

Prea târziu. Un snop de gloanțe seceră viețile celor doi. Artileria germană din interior deschise focul. Proiectilele cădeau chiar pe cărarea care constituia axa atacului. Patru oameni au fost uciși, dar restul aproape cu toții răniți. Căpitanul Masny strigă: „Retragerea! Fiecare pe cont propriu!” Supraviețuitorii se înapoiară tîrîndu-se spre punctul de comandă. Doi au fost uciși de către trăgătorii nemți pe drumul de întoarcere. Aruncătorul de mine a fost abandonat.

Un nou atac împotriva poziției antiaerienei a fost dezlănțuit ceva mai târziu. Dar a dat greș exact în aceleași condiții. S-au înregistrat vreo cincisprezece morți.

Locotenent-colonelul Rudder încercă să obțină sprijinul de foc al distrugătorului *Satterlee* care patrula prin fața lui La Pointe du Hoc. Dar poziția antiaerienei, situată spre poalele falezei, nu putea fi lovită de un tir în plină forță și era mult prea aproape de țărm încît să poată fi atinsă printr-o tragere prelungită. În plus, o baterie germană din interior deschidea focul de îndată ce stația de radio emitea.

Ofițerul cu transmisiunile se strădui în cîteva rînduri să intre în legătură cu trupele debarcate la Omaha Beach, dar zadarnic. Plaja Omaha nu răspundea. Munițiile se împutinau, iar răniții nu puteau fi ajutați cu nici un chip în locul acela izolat. Mitralierele germane trăgeau de cum apărea un soldat, iar jerbele stîrnite de proiectile se înmulțeau în spațiul de aproximativ 400 metri pe 180 stăpînit de grăniceri.

— Cred că ne vor ataca, a spus Rudder ofițerului său cu transmisiunile. Fă imposibilul și intră în legătură cu distrugătoarele.

Ofițerul se duse pînă la marginea falezei, cu micul său proiector, și începu să transmită, manipulîndu-l, mesajul redactat de Rudder. Cam la o jumătate de oră după aceea distrugătoarele au început să tragă. Proiectilele lor cădeau la limita spațiului ocupat de grăniceri; unele chiar și în interior.

Au reușit astfel să creeze un spațiu de interdicție, tirul fiind reluat ori de câte ori germanii păreau că vor să înainteze. Grănicerii, de asemenea deschideau focul, cu aruncătoarele de mine care le mai rămăseseră. Nu știau deloc dacă debarcarea reușise sau dacă erau singura trupă aflată dincolo de plaje și, practic, sacrificată.

Între orele 12 și 13 Rudder a mai trimis un mesaj. Pe trei căi diferite: stația de emisie-recepție S.C.A. 300, stația de emisie-recepție S.C.R. 284 (adresat distrugătorului *Satterlee*, cu rugămintea de a servi de releu) și un porumbel călător. „Pointe du Hoc. Stop. Misiune îndeplinită. Stop. Nevoie de muniții și întăriri. Stop. Numeroase pierderi.” În sfârșit, la ora 15, Regimentul 116 infanterie a răspuns. Răspunsul era: „Indicativ indescifrabil. Repetați.” Aproape în același timp sosi un alt răspuns, venit direct de la generalul Huebner, comandantul Diviziei I americane: „Nu avem întăriri disponibile”.

Situația se îmbunătățise mult pe plaja Omaha Beach, dar generalul Huebner nu putea trimite, într-adevăr, nici un fel de întăriri, nici pe mare, nici pe uscat spre La Pointe du Hoc. Pentru aceasta ar fi trebuit să dispună de o rezervă de unități constituite și în ordine, ceea ce nu era cazul.

Cîteva companii aproape intacte ajunseseră pe creasta taluzurilor sau își refăcuseră formațiile în scurt timp, dar cei mai mulți dintre ostașii care înaintau spre interior aparțineau unor unități dispersate din care jumătate se mai aflau, încă, pe plajă sau la punctele de ieșire. Artileria, tancurile și vehiculele soseau abia atunci pe platou. Între orele 12 și 13, buldozerele deschiseseră o pistă, la vest de ieșirea Saint-Laurent, dar germanii care se retrăseseră în satul acesta, sau mai degrabă în ruinele sale, se apărau curajos și blocau trecerea. Tancurile, jeepurile, camioanele, tunurile se învâlmășeau într-un talmeș-balmeș de nedescris.

— Dacă aviația germană mai există, ne-am dus pe copcă! spuneau conductorii acestor vehicule.

Din fericire, nici un avion german nu-și făcu apariția. Dar nici aviația tactică aliată nu putea interveni – nu încă – dată fiind dezordinea existentă pe uscat; nu putea veni în ajutorul trupelor care înaintau cum puteau pe platou, depășind poziții invizibile, de unde apoi se trăgea în ele pe la spate, cu focul mitralierelor și al trăgătorilor ascunși pe după gardurile vii. Pe scurt, nu se puteau răfui cu un dușman care se angaja într-un fel de guerilă.

Satul Colleville a fost cucerit după o luptă de două ore, luptă care a semănat mai degrabă cu o hărțuială de avangărzi. Satul era o ruină, biserica pe trei sferturi distrusă. Cîteva locuitori ascunși prin pivnițe au scos capul după ce germanii se retrăseseră sau fuseseră uciși ori luați prizonieri.

Germanii care se adăpostiseră în ruinele Saint-Laurent aveau să se apere pînă la căderea nopții, tot retrăgîndu-se spre sud-vestul satului și continuînd să tragă. Nici un contraatac inamic organizat, doar cîteva acțiuni de rezistență sporadice, uneori virulente. După spusele celor dintîi prizonieri nemți elementele care rezistau astfel aparțineau nu Diviziei 716 infanterie, care ocupa firesc sectorul, ci Diviziei 352, care tocmai sosise pentru a face manevre și care era alcătuită din luptători încercați veniți din est.

Unitățile americane înaintau și ele într-un chip la fel de empiric, fără a respecta planul și aproape fără legături între ele.

Încă din dimineața zilei, al doilea eșalon de debarcare format din grăniceri (Batalionul 5 întărit), care debarcase la vest de plaja Omaha cu Regimentul 116 infanterie, era pe drum spre a veni să atace La Pointe du Hoc din interior. Un pluton al companiei A a acestui batalion înaintă rapid și ajunsese în La Pointe du Hoc către amurgul lui 6 iunie.

— Restul batalionului ne urmează, a raportat comandantul de pluton locotenent-colonelul Rudder. Va fi aici dintr-o clipă în alta.

Rudder a hotărît să rămînă pe loc cu plutonul acesta de întărire și să-i lase acolo pe oamenii înșiruiți pe șoseaua

Vierville-Grandcamp, în așteptarea grosului batalionului 5.

Plutonul care tocmai sosise nu știa că, în realitate, grosul acesta fusese întârziat în marșul său din cauza a două contraatacuri germane și a focului artileriei de uscat. Întărirea aceasta principală urma să fie blocată toată ziua de 7 iunie la Saint-Pierre-du-Mont, la mai puțin de o mie metri de La Pointe. Situația grănicerilor se menținea precară și avea să se înrăutățească în chip ciudat în cursul nopții.

La sfârșitul zilei de 6 iunie, generalul Montgomery trecuse pe un crucișător prin fața capului La Pointe du Hoc și prin fața tuturor plajelor de debarcare, într-un turneu de inspecție.

Iată în ce stadiu se găsea atunci operația „Overlord“:

Trupele americane debarcate pe plaja Utah Beach (în Cotentin) instalaseră un cap de pod cu un front de aproape 3.500 metri, care pe alocuri intra cu mai mult de cinci kilometri în interior, în direcția șoselei Carentan-Cherbourg. Trupele aeropurtate, prost lansate, răsfirate, îndepliniseră totuși mai multe din misiunile prevăzute în plan. De menționat cea a batalionului care țintea Sainte-Mère-Eglise.

Situația din sectorul plajei Omaha Beach a fost descrisă mai sus. Pierderile Corpului 5 american din timpul zilei se ridicau la aproximativ trei mii de oameni, morți, răniți sau dispăruți.

În est, britanicii și canadienii, debarcați pe plajele Gold, Juno și Sword atinseseră o linie care trecea prin Manvieux (la răsărit de Port-en-Bessin), Saint-Sulpice (la 4 kilometri nord-est de Bayeux), iar de acolo aproape paralelă cu țărmul până la Ouistreham, cu un întrînd la Douvres-la Délivrande, care nu putuse fi cucerit. Șoseaua Caen-Bayeux era interceptată. Ouistreham era „aproape curățat”. La est de râul Orne, Divizia a 6-a aeropurtată britanică ocupa Ranville și Bénouville și făcuse joncțiunea cu trupele debarcate.

Deși obiectivele fixate pentru ziua Z nu fuseseră integral atinse, mai cu seamă în sectorul plajei Omaha Beach,

Montgomery putea socoti că, în ansamblu, situația era satisfăcătoare.

Noaptea se făcuse neagră în jurul orei 23. Clar de lună, cu cer pe trei sferturi înnorat. Grănicerii care stăpîneau șoseaua Vierville-Grandcamp, la un kilometru sud de La Pointe, adoptaseră un dispozitiv în formă de echer, dintre ale cărui laturi una era paralelă cu șoseaua, la aproximativ 300 metri. Vreo șaizeci de oameni se adăpostiseră acolo, în pîlcuri, pitindu-se pe după gardurile vii, aproape în neclintire, tăcuți, cu auzul încordat. Nici un zgomot; doar, cînd și cînd, vuiet de avioane sau cîini care lătrau.

La ora 23.30, brusc, șuierături ascuțite de fluier străpunseră liniștea dinspre cîmpurile plantate cu arbori, la sudul șoselei; apoi țipete, ai fi zis țipete de Piei Roșii. Gloanțe trasoare de mitraliere brăzdară întunericul. Germanii atacau. Siluete întunecate și unduitoare se proiectară pe cer, grenade explodau.

Grănicerii răspundeau calm focului, cu pistoale-mitralieră, puști și grenade. Trei germani țîșniră la cîțiva metri de postul care ținea unghiul dispozitivului. Fură secerați pe loc. Apoi, deodată, nimic. Liniște. Grănicerii au avut un mort și un rănit.

Și din nou a coborît liniștea. Norii lunecau încet prin fața lunii, un vînt ușor alunga mirosul prafului de pușcă. La pîndă, grănicerii își încordau auzul, gata să deschidă focul. Dar... nimic.

La ora unu a început atacul, absolut în același fel: fluierături, strigăte, gloanțe trasoare. Din fericire, mitralierele germane trăgeau prea sus. Grănicerii ocheau cu grijă orice siluetă profilată în noaptea nu foarte neagră. Și de data aceasta atacul a încetat brusc. Apoi iarăși liniște.

Clipele se scurgeau. Nici o mișcare. Dacă vreun drumeț nevăzut ar fi mers pe șosea, ar fi putut crede că locul era pustiu pe cel puțin o rază de un kilometru, într-atît era de desăvîrșit calmul din jur.

Cel de al treilea atac a început exact la ora trei. După intensitatea strigătelor și a fluierăturilor, după tăria focului deschis pe dată, grănicerii au înțeles că, de data aceasta, atacatorii erau în număr mare. Proiectilele aruncătoarelor de mine cădeau de jur împrejur. Cădeau nemții, dar alții le luau imediat locul. Cei care atacau erau cel puțin o companie, cu șase mitraliere și mai multe aruncătoare de mine.

Istorisirile supraviețuitorilor acestei acțiuni sînt neclare și contradictorii. După unii, schimbul de focuri ar fi durat o oră; după alții doar cîteva minute. În zarva aceea oricui i-ar fi fost greu să aibă noțiunea exactă a timpului. Grupuri mici de grăniceri, încercuiți, răniți, se predau strigînd: „Kamerad!“ Alții se luptau pînă erau uciși pe loc. Ofițerii au dat atunci ordinul de retragere spre La Pointe du Hoc.

La unii a ajuns ordinul, la alții nu. Vreo patruzeci de grăniceri și-au putut croi drum spre La Pointe du Hoc. Patrusprezece au rămas să se adăpostească mai departe lîngă gardurile vii. Acolo aveau să stea treizeci și șase de ore pînă la sosirea întăririlor.

În dimineața de 7 iunie, tăria grănicerilor de la La Pointe du Hoc era de 90 de oameni în stare să mînuiască armele, inclusiv mai mulți răniți ușor. Însuși locotenent-colonelul Rudder era rănit la femur. Soldații nu mai aveau hrană deloc, nici apă, iar munițiile erau foarte puține; mai dispuneau doar de două aruncătoare de mine și de o singură mitralieră. Rafalele unor mitraliere germane măturau spațiul pustiu de cum apărea vreo siluetă umană. Avioanele aliate care apăreau în văzduh păreau să nu aibă habar de mica trupă încercuită.

În timpul zilei, Rudder izbuti să restabilească legătura, prin semnale luminoase, cu distrugătoarele care patrulau în largul lui La Pointe du Hoc. Ele își reluară focul de interdicție intermitent. Cruciașătorul *Ellyson* se apropie la rîndu-i și trase 140 lovituri de tun. Focul declanșat de navele acestea a fost singura apărare a grănicerilor în tot timpul zilei.

Către sfârșitul după-amiezii, două șalande de asalt, venind dinspre Omaha Beach, au ajuns la piciorul falezei, aducând cu ele treizeci de oameni, drept întărire, precum și apă, alimente și muniție pentru asediați.

Atunci s-a pornit un atac împotriva postului de observare, care se găsea în interiorul zonei încercuite și care continua să reziste. Cîțiva grăniceri au putut să se tîrască suficient de aproape de fortificație, astfel încît să poată arunca, prin deschizătura ei, două încărcături de trinitrotoluen. O explozie înăbușită se făcu auzită. Peste cîteva secunde au apărut, ridicînd brațele și nefiind răniți, opt germani.

În interiorul postului de observare, un singur cadavru. Nu se putea ști cîți germani apăraseră fortificația: accesul spre ea îl constituia o cale subterană doar pe jumătate distrusă. Poate că acolo se refugiaseră adversarii rămași teferi! Sau poate că alții o șterseseră pe acolo! Grănicerii mai aruncară o încărcătură de exploziv în subteran.

La căderea nopții, o patrulă aparținînd Batalionului 5 de grăniceri a ajuns pînă la La Pointe du Hoc, trecînd de încercuirea germană. Comandantul batalionului ordonase:

— Țineți-vă bine. Sosim!

Noaptea a trecut. A venit ziua. Și din nou vuietul avioanelor umplu cerul. Dar nici o coloană de ajutor. După speranță, decepția aceasta era greu de îndurat. Asediații de la La Pointe își dădeau limpede seama că lăsați singuri doar cîteva ore încă erau pierduți. De îndată ce germanii ar fi trecut la atac, totul ar fi luat sfîrșit, căci n-ar fi avut cum să răspundă.

Cînd dinspre sud se auziră împușcături repetate, urmate de cîteva lovituri de tun, grănicerii se priviră posomorîți. La trei secunde după aceea, unul dintre ei strigă:

— Băieți, sînt tancurile noastre!

Era adevărat. Două tancuri Sherman apăruseră, cu grăniceri pășind în urma lor; și alte tancuri mai apoi. Asediații simțeau că le crește inima de bucurie și priveau cu admirație, cu un sentiment de sinceră recunoștință tancurile

mari care înaintau neșovăielnice pe spațiul plin de hârtoape, rotindu-și turelele... Comandantul Batalionului 5 de grăniceri se și afla lângă Rudder:

— Vă schimbăm, mergeți și vă odihniți. Debarcarea a reușit. Totul merge bine.

Ultimii apărători germani de la La Pointe du Hoc au fost uciși sau capturați la 8 iunie, înainte de prânz.

XV

ZIDUL SE PRĂBUȘEȘTE

La 6 iunie 1944, în primele ore ale dimineții, în Sala gărzilor din castelul ducilor de La Rochefoucauld, la Roche-Guyon un ofițer german purtând ochelari examina, așezat la un birou, niște documente. În cealaltă parte a încăperii strălucea, izolat, un alt birou, stil Renaștere, fără de nici o hîrtie: era masa pe care Louvois semnase în 1625 Edictul din Nantes. Ofițerul german era generalul Hans Speidel, șeful statului major al lui Rommel. Bineînțeles, nu dormise toată noaptea. După cum s-a mai arătat, Rommel se afla atunci în sînul familiei sale, la Herrlingen, lângă Ulm.

Iată un rezumat al mesajelor pe care secretarii le depuseseră pe biroul lui Speidel:

Ora 2.30. – Armata a VII-a către Grupul de Armate B: atacuri de parașutiști la Sainte-Mère-Eglise (Cotentin) și la gura rîului Orne.

Ora 2.50. – (Aceași proveniență): stațiile de emisie-recepție de pe coastă semnalează mișcări ale navelor inamice în largul portului Cherbourg și la nord de Caen.

Ora 5.15. – Confirmarea mesajului de la 2.30. Se văd numeroase nave. Debarcare probabilă.

Începînd cu ora 2.35, Hans Speidel chemase la telefon statul major de la Saint-Germain, pentru a-l alarma pe von Rundstedt.

— Trebuie să fie vorba de vreo diversiune, răspunsese comandantul-șef din Vest. Poate vor debarca, era și de așteptat. Dar trebuie să ne așteptăm și la atacuri de diversiune.

Von Rundstedt nu renunțase la convingerea că atacul principal avea să aibă loc prin Pasul Calais. Convingerea i-a fost zdruncinată în ceasurile care au urmat.

La ora 6.10, un nou mesaj al Armatei a VII-a sosi la La Roche-Guyon: „Foc naval intens între Grandcamp și Orne“. De data aceasta, generalul Speidel îl chemă pe Rommel la Herrlingen.

— Treaba pare serioasă, domnule mareșal. Măsurile prevăzute pentru „Cazul Normandia“ sînt în curs de realizare. Divizia 3 blindate a primit ordinul să o pornească spre nord. Divizia 21 blindată este în alarmă.

— Toate blindatele și toate trupele disponibile din sector trebuie să atace sub o comandă unică, a răspuns pe dată Rommel. Telefonează la Saint-Germain, precum și generalului Jodl și spune că cer lucrul acesta în mod expres. Iau imediat

60

mașina . Voi sosi după-amiază.

Abia închisese Speidel telefonul, că acesta a sunat din nou. Era Jodl, care vorbea de la Berlin:

— Dar, la urma-urmei, ce se întîmplă? Mesajele pe care le primim sînt neclare și nu prezintă siguranță. Pentru ce nu posedați informații mai precise?

— Nu avem informații decît de la forțele terestre. Știți doar că singurele noastre forțe aeriene disponibile în Vest constau în total din 70 de bombardiere și 90 avioane de vînătoare. Nici unul dintre acestea nu a putut decola. Aerodroamele sînt

răvășite de bombardamentele aliaților. Mareșalul Rommel cere ca toate blindatele să treacă sub comanda sa...

— Nu-mi pot lua răspunderea aceasta. Trebuie să-l informez pe fűhrer. Continuați să mă țineți la curent.

Speidel a pus telefonul în furcă. Toată dimineața au continuat să sosească mesaje pe masa lui:

Ora 9.00. – Corpul 84 către Armata a VII-a: debarcări ale aliaților cu începere de la ora 7.15 de la Orne și de la nord-est de Bayeux pînă la Grandcamp. Numărul navelor, incert. Șaizeci în fața localității Grandcamp.

Ora 9.15. – Aceeași proveniență: Situație neliniștitoare la nord de Caen. Blindatele aliate ajung la pozițiile noastre de artilerie. Cer constituirea imediată a unei rezerve mobile la vest de Caen.

Ora 10.10 – Marina de război germană către Grupul de armate B: Mișcări de nave aliate în estuarul rîului Vire.

Spre prînz, generalul Speidel l-a chemat din nou pe Jodl la Berlin.

— Iată ultimul mesaj emis de Corpul 84: „Cap de pod aliat de 25 kilometri lățime și 5 kilometri adîncime la nord și nord-vest de Caen. Nici o informație de la Divizia 353. Căile de acces cu estul peninsulei Cotentin, tăiate.”

— Divizia 21 blindată trebuie să contraatace imediat, a spus Jodl.

— Divizia 21 blindată se află în drum pentru a contraataca, dar nu va putea face, singură, față. Propun, în numele mareșalului Rommel, și de acord cu Cartierul General de Vest, ca acest contraatac să fie executat de Corpul 1 blindat SS, constituit din Diviziile 21, 3 și 12.

— Imposibil. Iată ordinul fűhrerului: Divizia 21 blindată trebuie să contraatace imediat, fără a se preocupa să afle dacă va primi sau nu întăriri. Celelalte divizii blindate să fie ținute în rezervă. Există pericolul altor debarcări.

— Corpul 84 și Armata a VII-a socotesc că debarcarea în zona Caen constituie operația principală, nu un atac de

diversiune. Este și părerea mea... Părerea fűhrerului este alta. Ordinul său trebuie executat!

Legătura fu tăiată. Speidel era înnebunit. La fel erau și toți ceilalți de la Cartierul general al lui Rommel (Grupul de armate B) și de la Cartierul general al lui von Rundstedt. Hitler însuși prezisese că debarcarea va avea loc între rűurile Orne și Vire. Avusese intuiția aceasta și își susținuse cu tărie părerea, în ciuda părerilor diferite ale celor mai mulți dintre generalii săi. Iar acum, cűnd desfășurarea evenimentului îi dădea dreptate, el refuza să lanseze imediat toate forțele disponibile în contraatac! Voia să aștepte, să vadă ce se va mai întâmpla și, mai ales, să decidă singur, de la Berlin, fiecare mișcare a diviziilor blindate.

La începutul după-amiezii el plecă de la Berchtesgaden la Salzburg, unde avea loc o recepție dată în onoarea noului prim-ministru al Ungariei. Ținu să anunțe el însuși vestea debarcării, neștiind sau prefăcűndu-se a nu ști că toți cei de față o și aflaseră de la radio Londra:

— În sfűrșit, a început! spuse el cu satisfacție. În mai puțin de o săptăműnă englezii și americanii vor fi respinși, aruncați în mare. Va fi o victorie probabil decisivă.

Postul de comandă al generalului Feuchtinger, comandantul Diviziei 21 blindate, se afla în Saint-Pierre-sur-Dives, la 24 kilometri de coastă. Divizia aceasta blindată era singura în stare să se împotrivească în timp scurt forțelor aliate debarcate. Generalul Feuchtinger știa, încă de la 2 dimineața, că trupe aeropurtate aliate atacaseră la nord de Caen. Dar avea consemn să nu pună în mișcare nici măcar un vehicul înainte de a fi primit ordinul Cartierului general al lui Rommel. La 6 dimineața, neprimind nici un ordin, s-a hotărűt să nu mai țină seama de consemn. A comandat deci tancurilor sale să-i atace pe parașutiștii britanici.

— Abia luasem hotărűrea aceasta, a povestit el, că am și primit la ora 7 semne de viață din partea unui comandament superior. Am fost prevenit de către Grupul de Armate B că mă

aflam de-aci înainte sub ordinele comandantului Armatei VII. Dar nu am primit alte indicații decât cele potrivite rolului meu. La ora 9 mi s-a spus că depindeam de-acum înainte de Corpul 84 infanterie. În sfârșit, la ora 10, am primit primele ordine de operații. Mi se ordona să încetez mișcarea tancurilor mele împotriva parașutiștilor aliați și să vin în Vest, spre a sprijini trupele care protejau orașul Caen.

Evenimentele zilei acesteia pot fi reconstituite în ce privește partea germană, cu condiția să nu cerem o precizie absolută. Aliații au pus mîna pe o parte din arhivele statelor majore germane, dar numeroase documente au dispărut în cataclismul înfrîngerii. Ofițerii germani interogați au vorbit numai din amintiri; ca și cei care au scris apoi memorii sau povestiri.

Tancurile Diviziei 21 blindate au trecut râul Orne și au pornit spre nord, îndreptîndu-se spre țarm. Avioanele vuiau pe cer. La 15 kilometri de malul mării războiul și-a arătat chipul. Se trecea prin sate pustii; altele, pe jumătate distruse, ardeau sau fumegau. Și, lucru ciudat, se pare că Divizia 21 blindată nu a fost atacată de avioane pe această porțiune a marșului ei. Feuchtinger nu pomeneste de atacuri aeriene. Să fi uitat? Sau divizia lui a fost favorizată de noroc? Fapt cert rămîne însă acela că tocmai cînd divizia a început să se desfășoare, au început să cadă și proiectile. Erau brizante. Tunurile britanice își reglaseră tragerea pe un aliniament situat cam la 10 kilometri de malul mării.

Un tanc lovit în plin de un proiectil păru să se clatine asemenea unui boxer care a primit o lovitură groaznică; într-o clipită s-a și transformat într-o grămadă de fiare răsucite, încremenită, din care se înălțau flăcări și fum; sau poate că tancul fusese sfîrtecat de explozia propriilor muniții. În cursul acestei dintîi angajări au fost distruse unsprezece tancuri ale Diviziei 21 blindate.

Frontul aliaților nu se alcătuiuse încă într-o linie continuă. Un grup de tancuri german continua să înainteze, cînd pe drumuri lăturalnice, cînd peste cîmp. El atinse malul mării în

apropiere de Lion-sur-Mer, către ora 19. Echipajele sale au descoperit atunci, desfășurate pare-se pînă în largul zării, uriașele forțe ale invaziei.

Dar nu au avut timp să o contemple prea mult. Proiectilele începuseră deja să cadă. Distrugătoare se apropiau de țărm, reglîndu-și tragerea asupra grupului de tancuri. Apoi, ofițerii germani au văzut prin lentilele binocurilor apărînd, dinspre est, tancuri care nu erau germane. Ploaia de proiectile se îndesi. O formație de avioane trecu, în bubuit de tunet, la mică înălțime; explodară bombe. În interiorul unuia dintre tancuri, ofițerul comandant al grupului țipa în microfonul postului său de radio-emisie.

— Speram ca întăririle să vină să mă ajute să-mi mențin pozițiile, dar nu a venit nimic, povestește Feuchtinger. Am ordonat atunci tancurilor să se repleze, pentru a ocupa o linie chiar la nord de Caen. La sfîrșitul acestei prime zile divizia mea a pierdut 25% din tancuri.

La puțină vreme după ora 16 o mașină germană înnoită s-a oprit în fața castelului de la La Roche-Guyon. Din ea a coborît mareșalul Rommel, care a intrat grăbit în Sala gărzilor. Șeful său de stat major se ridică de la birou și îi ieși în întîmpinare:

— Situația pare să se mai fi îmbunătățit față de azi-dimineață. Divizia 352 a raportat, printr-un mesaj, că în sectorul său trupele aliate au fost aruncate, în parte, în mare. Dar nu avem decît prea puține informații în legătură cu cele ce se întîmplă la nord de Caen. Aviația noastră nu s-a ridicat încă în văzduh...

În timp ce Speidel îi raporta șefului său primele măsuri luate, sună telefonul. Era von Rundstedt. Rommel ascultă.

— Iată ordinele comandamentului suprem, preciza von Rundstedt. Capul de pod trebuie distrus chiar în seara aceasta, întrucît există primejdia altor debarcări. Toate unitățile sînt dirijate spre locul de pătrundere în regiunea Calvados.

— Oare asta înseamnă că se autorizează constituirea Corpului 1 blindat SS, așa cum s-a cerut?

— Cred că da. Jodl a ordonat el însuși ca unitățile acestea să fie pornite. Plajele ocupate de inamic trebuie curățate în chiar seara aceasta...

— Ordin cu neputință de executat în astă-seară. Permisuniunea de a concentra blindatele vine prea târziu. Organizăm contraatacul pentru mâine.

— Eu v-am transmis dorința comandamentului suprem. Faceți cum credeți.

Rommel puse receptorul în furcă. Din rama-i aurie,

61

portretul ilustrului autor de „Maxime” părea să-i privească gînditor pe cei doi generali, victime ale șovăielilor fîhrerului.

La ora 18, un nou mesaj din partea Diviziei 352. De data aceasta veștile erau proaste: „Forțe aliate infiltrate în pozițiile fortificate. Elemente blindate inamice au atins linia Colleville-Louvière-Asnière. Obiectiv probabil: Bayeux. Aripa dreaptă a Diviziei 352 amenințată de înaintarea trupelor aliate”.

Puțin mai târziu, Rommel a primit un telefon de la comandantul Corpului 84:

— Am putut intra în legătură cu postul de comandă al Diviziei 716. Iată explicații privind succesul debarcării aliaților în zona de coastă: focul naval a fost devastator; bombele lansate din avioane au distrus aproape pretutindeni cîmpurile de mine; tactica aliaților constă în a depăși punctele fortificate și în a le ataca pe la spate cu blindate. Par să cunoască foarte bine punctele slabe ale dispozitivului nostru; artileria Diviziei 716 a fost, practic, scoasă din acțiune de către bombardamentul aerian și naval. Ce face aviația noastră?

Rommel nu a răspuns la întrebarea aceasta, căci răspunsul ar fi fost groaznic de descurajant. Majoritatea avioanelor de vînătoare germane care existau la 6 iunie

(aproximativ 1.700 aparate) erau folosite spre a apăra uzinele de benzină sintetică, nodurile feroviare și marile centre ale Reichului împotriva bombardierelor aliate. Nu se găseau pe Frontul de vest decât 119 avioane de vânătoare germane în stare de luptă. Adică mai nimic față de uriașa flotă aeriană a aliaților.

Rommel transmisese ordinul de contraatac, în dimineața

62

zilei de 7 iunie, Obergruppenführer-ului Joseph Dietrich, comandantul Corpului 1 blindat SS. Dietrich avea înfățișarea unui bulldog îndesat și îndrăzneț. El încheiase primul război mondial cu gradul de sergent-major. Intrase în partidul național-socialist și în SS și devenise comandantul gărzii personale a führerului, primind gradul de general. Apoi, în campaniile din Franța, Grecia, Uniunea Sovietică, fusese comandantul Diviziei 1 SS „Adolf Hitler“.

— Din 23.000 de oameni câți a avut divizia mea la început, au mai rămas doar 30 care să nu fie morți sau prizonieri.

De îndată ce primi ordinul lui Rommel, îi telefonă lui Feuchtinger:

— Veți ataca mâine dimineață cu Divizia 12 blindată SS. Divizia a 3-a blindată vă va ajunge din urmă curînd. Veți pleca din zona Caen și îi veți arunca pe aliați în mare. Cheamă-l pe Kurt Meyer și înțelege-te cu el.

63

Brigadeführer-ul Kurt Meyer era comandantul Diviziei 12 blindate SS „Hitler Jugend”. Convocat de către Feuchtinger, el ajunsese la postul de comandă al acestuia de la Saint-Pierre-sur-Dives la miezul nopții. Feuchtinger îi arătă ordinele:

— Vei ocupa poziția din stînga mea și vom executa un atac combinat. Nu crede că e prea ușor. Englezii sînt puternici în sectorul acesta.

Kurt Meyer, comandant de divizie la treizeci și trei de ani, era ca și Dietrich un nazist fanatic, dar ca înfățișare era zvelt,

blond, elegant. Parcurse cu ochii – albaștri și reci – harta pe care se aflau indicate, cu aproximație, pozițiile și forțele britanice.

— Pește mărunț, zise el cu dispreț. Mîine îl vom arunca în mare.

Și întrebă:

— Dar Divizia a 3-a unde este acum?

Feuchtinger ridică din umeri:

— Undeva pe drum. Nu are de parcurs, ca să ajungă la noi, decît 150 de kilometri. Bayerlein a primit ordin să-și pornească unitatea în după-amiaza aceasta, la ora 17.

Fritz Bayerlein fusese unul dintre șefii de stat major ai lui Rommel în Africa. Era scund, energic, inteligent. Cînd a primit, în dimineața zilei de 6 iunie, ordinul să pornească în aceeași după-amiază, la ora 17, aviația aliată era stăpîna văzduhului și bombarda tot ce apărea pe șosele pînă la o distanță de 200 kilometri de malul mării.

— Nu vom putea face marș de zi, i-a răspuns el lui Dietrich la telefon. Cer permisiunea să aștept căderea nopții.

— Nici vorbă de așa ceva. Începeți-vă marșul la ora 17.

Și divizia a pornit. Aproape 200 de tancuri și un uriaș convoi de camioane, camioane-cisterne, șenilete, tunuri autotractate, semi-șenilate. Nici zece minute nu au trecut, că s-a și năpustit asupra lor un grup de vînători-bombardieri. Vuietul cumplit al exploziilor a acoperit pe cel al motoarelor. Peste cîteva secunde avioanele dispăruseră. Dar pe șosea, mai multe vehicule răsturnate, răsucite, strivite. Celelalte se îndepărtau cum puteau de cele două camioane-cisterne spintecate din care se scurgea benzina și care ardeau bubuind...

Coloana a pornit mai departe, ocolind craterele iscate de bombe. Soldații își înălțau privirile spre cerul pe trei sferturi înnoțat. Avioane zburau în toate direcțiile, asemenea unor viespi zorite; uneori, formau grupuri de cîte trei-patru care treceau destul de jos, nu departe de șosea, și păreau să nici nu vadă coloana. Apoi, pe neașteptate, se desprindea din

uruitul motoarelor o notă gravă, aproape muzicală, care se prelungea, devenea tunet chiar deasupra șoselei, iar suflul bombelor îi înăbușea pe oameni. Treizeci de vehicule au fost distruse astfel înainte de căderea nopții.

„Ne-am urmat drumul pe timpul nopții, făcând un singur popas de trei ore pentru a ne odihni și a face plinul. În zori, generalul Dollmann, comandantul Armatei a VII-a, mi-a dat ordin să continui marșul. Altceva nu aveam de făcut. Primul atac aerian a avut loc către ora 5.30 dimineața, în apropiere de Falaise...”

Dimineața și ziua întreagă au fost cumplite. Soldații camuflaseră tancurile și vehiculele cu crengi și frunziș; coloana înainta de-a lungul gardurilor vii și al lizierei pădurilor. Fiecare spațiu descoperit ce trebuia traversat însemna pentru oameni un adevărat coșmar. Știau acum că nu mai pot străbate 10 kilometri pe teren descoperit fără să audă crescând nota aceea gravă, aducătoare de moarte, care după numai câteva secunde se preschimba în tunet de motoare și explozii.

„La capătul zilei pierdusem patruzeci de camioane-cisternă care transportau combustibil și alte nouăzeci de mașini. Cinci dintre tancurile mele erau scoase din uz, precum și optzeci de semi-șenilate, șenilete și tunuri autotractate. Grele pierderi pentru o divizie care nu intrase încă în acțiune”.

Să nu se înșele nimeni – coșmarul acesta al unei înaintări disperat de anevoioase, uneori cu totul imposibile, sub atacurile aproape continue ale inamicului aerian, devenise de fapt coșmarul tuturor trupelor germane, blindate sau nu, pe tot parcursul bătăliei din Normandia și chiar după. El era cel care imprima caracterul esențial al bătăliei. Vom vedea în ce a constatat ajutorul dat trupelor aliate de către aviația tactică și de către bombardierele grele folosite tactic. Dar nu trebuie să ne părăsească nici o clipă ideea că în timp ce germanii se străduiau să-și grupeze unitățile blindate pentru a contraataca, unitățile acestea nu puteau decât să se târască sub plafonul morții, cu puteri tot mai sleite, asemenea unui

trup care își pierde sîngele în urma unor răni repetate. La 7 iunie aviațiile strategică și tactică aliate au executat 10.585 de ieșiri, iar Comandamentul aviației de transport, răspunzător de aducerea trupelor aeropurtate, 1.730 de ieșiri. Nici măcar un avion nu a fost doborât de antiaeriana

64

germană. În timpul nopții, patru avioane Heinkel au izbutit să se strecoare printre roiurile de avioane de vînătoare inamice, semănînd cîteva bombe în apropiere de plajele Juno și Gold. Toate patru au fost doborîte.

La 8 iunie, Divizia 3 blindată nu putuse ajunge mai departe de Thury-Harcourt, la 25 kilometri sud de Caen. La 9 iunie, după șaptezeci și două de ore de la debarcare, nu ajunseseră încă pe locul bătăliei.

Pentru aceleași motive, contraatacul Diviziei 21 blindate SS nu a putut avea loc în dimineața zilei de 6 iunie, așa cum se prevăzuse, nici în ziua de 7 și nici în cea de 8. Atacurile aeriene asupra șoselelor și mai cu seamă asupra intersecțiilor acestora („bombardamente-punctuale”) paralizau aproape orice mișcare. Divizia 21 blindată și o parte din Divizia 12 blindată SS nu au putut ajunge decît la cîteva kilometri nord de Caen, unde au oprit înaintarea britanică. A fost un început de fixare, care, din diverse motive (îndeosebi fiindcă era conformă planului lui Montgomery), avea să dureze mult; dar în ziua aceea nu a avut loc nici un contraatac.

Contraatacul nu s-a produs decît în ziua de 9 iunie. Au participat la el doar Diviziile 21 blindată și o parte din Divizia 12 blindată SS. A dat greș sau mai degrabă nici nu a avut loc ca operație cu adevărat articulată și dirijată, în mare parte pentru același motiv care a împiedicat constituirea aceluia Corp 1 de blindate, rămas în stare de proiect: intervenția masivă a aviației. Covoarele de bombe, focul navelor de război aliate, precum și, firește, acțiunea blindatelor aliate tot mai numeroase au silit blindatele germane să se mențină în apărare la nord de Caen.

În momentul acela anglo-canadienii aveau debarcate deja zece divizii, iar americanii opt. Ar fi cu neputință de spus dacă punctul critic al debarcării fusese ori nu depășit, dar ordinele imperioase care continuau să sosească de la Berlin – „Capul de pod trebuie distrus în douăzeci și patru de ore, inamicul trebuie strivit pe plajele de debarcare etc.” – nu mai aveau nici un sens.

Cu începere de la 7 iunie, Rommel dăduse ordinul să vină din Bretania Divizia 77 infanterie și Divizia 3 de parașutiști. Divizia 12 de grenadieri blindati SS, aflată în regiunea Poitiers, a fost și ea chemată. Atît Rommel cît și Rundstedt înțelegeau că nu mai putea fi vorba de a arunca întăririle în bătălie, pe măsură ce veneau; trebuiau să se arate strategii sau, cel puțin, să lărgască tactica.

Statul major al Grupului de armate B a început să elaboreze un plan, dar Rommel era chemat de Berlin, de către Jodl, din jumătate în jumătate de oră. Jodl îi transmitea „directivele” lui Hitler: „Faceți în așa fel încît un atac aliat dinspre sud de Caen să fie imposibil... Interziceți orice înaintare dinspre sud, din direcția Bayeux... Dejucați manevra inamică ce tinde să taie peninsula Cotentin... Temeți-vă de o debarcare în Bretania... Cer ca toate capetele de pod inamice dintre Orne și Vire să fie complet distruse în patruzeci și opt de ore, sector cu sector... Văd că aveți în rezervă o brigadă de artilerie grea la est de Orne: de ce nu este angajată?” Nu mai rămăsese, într-adevăr, nici urmă din faimosul geniu militar intuitiv al „caporalului dictator”. În fruntea marelui stat major nu se mai afla decît un nevrozat care dădea ordine contradictorii sau cu neputință de executat.

Rommel trebuia totuși să țină seama, într-o anumită măsură, de „directivele” acestea, cel puțin în privința interdicțiilor formale de a face cutare sau cutare lucru, în așa fel încît planul era tot timpul schimbat și luat de la capăt.

Un alt motiv impunea modificarea aceasta continuă, și anume faptul că unitățile chemate se țirau pe tot drumul,

întârziate și decimate de atacurile aeriene. În seara zilei de 9 iunie, Divizia 77 nu reușise să treacă de Avranches. Divizia 17 blindată de grenadieri SS fusese, în parte, blocată la trecerea Loirei prin distrugerea podurilor. O parte din efectivul ei a ajuns la Avranches, dar echipamentul greu care a trebuit să fie trimis pe calea ferată, din cauză că nu se putea înainta pe șosele, se găsea undeva în pană, nici măcar nu se știa unde anume. Bombardamentele, precum și sabotajele organizate de mișcarea de Rezistență făceau ca și transportul pe calea ferată să fie la fel de anevoios și de nesigur ca și înaintarea pe șosele. Statul major al Grupului blindat de Vest, care părăsise Parisul luând direcția Normandiei, a fost aproape în întregime nimicit de masivele bombardamente.

Rommel cerea cu disperare ajutor aerian. Jodl îi răspundea de la Berlin: „Tot ceea ce a fost posibil s-a făcut. Avem în vedere să aducem avioane din Est, dar lucrul acesta cere timp, iar aerodroamele din Germania și din teritoriile ocupate în Vest sînt aproape încontinuu bombardate...”

La 10 iunie o nouă directivă sosi de la comandamentul suprem (Hitler): „Nu se admite nicăieri nici retragere cu luptă de ariergardă, nici desprindere pentru ocuparea unei noi linii de rezistență. Fiecare om trebuie să lupte și să cadă unde se găsește.” Acest ordin de a apăra pozițiile cu orice preț suna ca un dangăt de clopot rău- prevestitor; el încheia, sinistru, iluzia potrivit căreia „inamicul putea fi strivit pe plajele de debarcare” sau „capetele de pod măturate”. Germanii pierduseră deja mai mult de o sută cincizeci de blindate, nenumărate tunuri și vehicule, morți și dispăruți fără de număr. Zece mii de soldați de-ai lor erau prizonieri. Ajutorul așteptat cu atîta nerăbdare nu sosea.

XVI

CAPUL DE POD

Comandantul navei *Empire Defiance* nu părăsise pasarela de cincizeci și șase de ore. Clipind din ochii roșii care îl usturau, privea plaja aceea franceză în fața căreia sosise pentru prima oară, în acel 7 iunie 1944, la 12.30. *Empire Defiance* făcea parte din primul convoi de block-ships destinate a fi scufundate spre a alcătui porturile artificiale „Gooseberries”. Plaja era cea a orașului Arromanches. De la distanța la care se găsea, orașul nu părea foarte distrus.

În fața plajei și în jurul block-ships-urilor, imensa armadă se desfășura pe întinsul mării; ici, colo pluteau deasupra ei insulițe de baloane argintii. Șalande pline cu soldați în uniforme kaki și cu câști se îndreptau spre mal, altele se întorceau goale. Ambarcații acostau neîntrerupt la barăcile plutitoare, nemișcate, din care se înălțau, șirag, coșuri și pe care se putea citi, scris cu litere mari, cuvântul Food (hrană). Remorhere trăgeau după ele un soi de alcătuiți șerpuitoare și nesfârșite – debarcaderele plutitoare. Pe unul dintre aceste debarcadere, comandantul navei *Empire Defiance* văzu o bucătărie din al cărei coș ieșea fum, și câțiva oameni în jurul ei, cu gamele. Întorcându-și binoclul spre țărm, el desluși, în mijlocul agitației de acolo, mai multe șalande distruse, imobilizate la marginea plajei. Când și când se auzea tunetul salvelor de pe cuirasatele și crucișătoarele care bombardau pînă dincolo de țărm.

O vedetă acostă la cargou, un ofițer urcă scara pasarelei.

— Sînteți punctual, spuse el comandantului, strîngîndu-i mîna. Totul merge foarte bine. Am avut cîteva alarme aeriene noaptea trecută, dar ca rezultat, am putea spune, mai nimic.

Tunurile lor trag și ele din cînd în cînd. Dacă sînteți de acord, vom scufunda acum nava dumneavoastră.

Ofițerul acesta era un specialist în așezarea de Gooseberries. Misiunea acestor „puitori” era extrem de delicată, căci fiecare block-ship trebuia scufundat exact la locul prevăzut, astfel încît să nu existe în adăpost nici o breșă. Asta însemna că, în clipele premergătoare imersiunii, block-ship-urile trebuiau să manevreze încet și precis fără să întreprindă nimic care să le facă să evite proiectilele germane, dacă ar fi venit. În fața plajei Utah Beach, un block-ship se pomeni cu jumătate din pasarelă retezată de un proiectil tocmai în clipa în care ofițerul care comanda manevra trecuse de partea cealaltă.

Mașinile navei *Empire Defiance* fură stopate, iar ancora aruncată în mare. Echipajul coborî în vedeta acostată. La bord nu rămăsese decît ofițerul „puitor” și specialistul însărcinat cu punerea focului. Acesta stătea în camera de baie a ofițerilor unde era instalat dispozitivul. Și-a așezat pe cap casca telefonică. Cînd a auzit „Foc!”, a manevrat două leviere. Apoi și-a scos liniștit casca și a urcat pe punte. Acolo îl aștepta ofițerul. Amîndoi au coborît după aceea în vedetă, unde se afla și echipajul. Iar vedeta s-a îndepărtat imediat.

A stopat la două sute de metri de cargou. Căpitanul și echipajul nu-și mai desprindeau ochii de la bătrîna lor navă *Empire Defiance* și nu scoteau un cuvînt. Este mai mult ca sigur că inima le sîngera. Nici nu ar fi cu putință să asiiți la sfîrșitul unei nave, oricare ar fi ea, fără să te încerce emoția. Iar dacă nava care se duce te-a purtat, dacă ai trăit pe puntea ei, ai impresia că un dram din propria-ți personalitate a încetat să mai existe. Așa se întîmpla și acum...

Ofițerul „puitor” își privea din cînd în cînd ceasul.

Explozia se produse într-o clipă de liniște; oamenii aflați pe vedetă deslușiră perfect zgomotul acela surd. *Empire Defiance* trăi un moment de zguduire, marea se învîlvoră în jurul său; nava se clătină puțin în lungime, apoi trecu iarăși în nemișcare.

— Asta e, zise ofițerul. Mă duc să mai arunc o privire la bord, să văd dacă totul e în ordine. Vrei să vii cu mine, căpitane? Da, înțeleg, că asta te cam tulbură, dar e un sfârșit cum nu se poate mai onorabil pentru nava dumitale, nu-i așa?

Vedeta puse iarăși capul pe *Empire Defiance*.

În interiorul navei domnea liniștea. Și un fel de mister. Toate ușile erau deschise. Trecînd prin fața vreunei cabine, puteai vedea o cușetă fără cearșaf, o cravată veche aruncată pe fundul unui sertar gol, o carte lăsată deschisă pe o măsuță. Comandantul se opri pentru cîteva secunde în fața ușii careului. Fața de masă se mai afla la locul ei, ca și ceainicele, cîmile, farfuriile; pe platouri, rămășițele ultimului mic dejun.

65

— Așa trebuie să fi arătat și nava *Mary Celeste*, observă comandantul. Să mergem!

Cei doi bărbați ajunseră la scara care ducea la compartimentul mașinilor. Acolo, în liniștea de moarte ce cuprinsese nava, se auzea zgomotul sinistru al apei care o invada. Atinsese deja partea de sus a cilindrilor.

— Cred că putem pleca, nu-i așa, căpitane?

Același lucru s-a întîmplat la bordul tuturor block-ships-urilor. Mulțumită sacrificiului lor, fiecare din cele cinci zone de asalt au fost înzestrate rapid cu un port-adăpost.

După cum s-a mai arătat, porturile acestea nu puteau adăposti, decît ambarcații mici. Șalandele mari și navele de transport trebuiau să găsească refugiu în Mulberries, constituite din geamanduri plutitoare, din chesoane din ciment și din debarcadere lungi care urcau și coborau odată cu marea. Toate elementele acestea începuseră să traverseze Canalul Mîneicii, trase de remorchere.

Instalarea celor două porturi Mulberries, unul în fața plajei Arromanches, celălalt în fața comunei Saint-Laurent, a început în ziua de 8 iunie. Esențialul problemei consta în a

scufunda, exact în punctele prevăzute, chesoanele Phoenix din ciment, al căror aliniament trebuia să alcătuiască zidul protector. Aceste Phoenix-uri, dintre care cele mai mari puteau atinge 6.000 tone, erau prevăzute cu deschizături de umplere care le permiteau să se scufunde în aproximativ douăzeci și cinci de minute. Erau aduse apoi la post de remorhere și menținute acolo pe tot timpul imersiunii. Manevrarea acestor mase inerte, aproape cubice, era, firește, mult mai anevoioasă decât cea a block-ships-urilor. Patronii

66

și echipajele remorcherelor au trudit zile și nopți, trăgând și împingând, rupându-și odgoanele, luând-o de la capăt, învinuiți uneori că stînjenesc traficul, cînd – de fapt – erau angrenați într-o treabă istovitoare, ingrată, nespectaculoasă. Așezarea portului artificial „Mulberry B“, în largul plajei Arromanches, era aproape încheiată la 19 iunie. Cea a lui „Mulberry A“, din fața comunei Saint-Laurent, era mai întîrziată. Pentru construirea a două porturi veritabile, nu prefabricate, de aceeași capacitate, ar fi fost cu siguranță nevoie de doi, trei ani.

În afară de porturile-adăpost, au mai fost folosite, a doua zi după debarcare, și două porturi mici franceze: cel de la Port-en-Bessin și cel de la Courseulles. Zilnic, în fiecare dintre acestea, erau debarcate o mie de tone de aprovizionări. În seara zilei de 9 iunie, 47 de convoaie de trupe și material traversaseră Marea Mîneei. A doua zi, 29 Liberty-ships, 44 de cabotiere, 31 L.S.T.-uri și L.C.T.-uri, 10 transportoare de trupe și 28 L.C.I.-uri, în total 223 de nave și șalande mari, au sosit în zonele de asalt.

Plajele se găseau acum în afara tirului tunurilor germane sau poate că acestea erau ocupate cu atacarea forțelor aliate aflate în marș spre interior, astfel că debarcarea trupelor și descărcarea materialului puteau fi executate cu maximum de randament. Pe plaje și pe cîmpurile învecinate au fost instalate magazii provizorii; țărmul se asemana cu o piață

uriașă, extraordinar de însuflețită. Ofițerii însărcinați cu organizarea traficului stăteau pe un soi de estrade mult înălțate, de unde dădeau ordine, vorbind în fața unor microfoane. Buldozerele, precum și alte mașini speciale deschiseseră drumuri paralele sau perpendiculare cu drumurile, coloanele de vehicule și tancuri pătrundeau tot mai adânc în interior. Geniștii puneau peste tot plase metalice, pentru a preîntîmpina măcinarea nisipului.

„La bordul navelor-cartiere generale, ancorate în largul plajelor, se instalase o rutină asemănătoare cu cea din timp de pace, ne spune un corespondent de război. Dar, seara, fumigenele au început să intre în funcțiune, pentru a masca flota de invazie. Neplăcut era faptul că ventilatoarele noastre aspirau fumul acesta odată cu aerul proaspăt; existau clipe în care aveam impresia că ne găsim în interiorul unui coș.

În ziua de 8 iunie, m-am dus la Bernières, unde – cu două zile înainte – debarcaseră canadienii. Pe plajă, o droaie de soldați păreau să se fi preschimbat în hamali specializați în mutări. Dincolo de țărm, pe cîmpurile goale, puteau fi văzute tăblițe germane cu inscripția: „mine” și un desen reprezentînd două oase tibiale și un craniu. Au existat și cîmpuri minate cu adevărat, și altele fals alarmante; cele adevărate erau însă, acum, aproape în întregime curățate. Soldații ne-au povestit că se mai găseau pe ici, pe colo, în împrejurimi, numeroși germani izolați care mai trăgeau cînd și cînd.

La Bernières am stat de vorbă cu un vechi luptător francez din primul război mondial. Mi-a spus că a fost la Verdun și mi-a arătat actele sale militare. Noaptea de 5 spre 6 iunie și-o petrecuse în pivniță, cu familia. Apoi s-a urcat pe acoperiș și a văzut flota eliberării. Pe străzi s-au auzit împușcături, după care au sosit o mulțime de „Tommy”. În Bernières fluturau cîteva steaguri franceze; mai puteau fi văzute și „V”-uri mari pe pereți. Urmele bătăliei erau vizibile pretutindeni. Pe cîmp, mulțime de animale ucise, răsturnate pe spate, cu picioarele țepene în sus.

Am întâlnit pe unul dintre piloții noștri, un australian din Melbourne, care mi-a povestit cum participase împreună cu

67

alte „Mustang” -uri la atacul unor coloane inamice. Distrusese 70 de vehicule, după care, avionul său fiind lovit de antiaeriană, trebuise să facă, firește, cale întoarsă. Aterizase forțat pe un câmp, trecînd prin trei garduri vii. În timp ce ieșea din avion, a văzut soldați aliați care îi făceau semne și îi strigau să nu se clinească. Un ofițer genist se apropiase atunci cu grijă și îi spusese: „Te afli într-un câmp de mine”. Și au plecat amîndoi în vîrfurile picioarelor.

Locotenent-comandorul Bailey, pe care l-am întâlnit după aceea, mi-a povestit și el pățania lui. Comanda o escadrilă de „Spitfire”, care zbura la 4.000 metri deasupra țărmului, cînd coada avionului i-a fost dintr-odată retezată de un proiectil. Și, pe loc, cădere verticală. Bailey a vrut să sară cu parașuta, dar cupola carlingii i se înțepenise, astfel încît nu a putut să-și scoată decît capul și umerii. Pămîntul se apropia cu o viteză înspăimîntătoare. Bailey trase de mînerul parașutei, iar aceasta se deschise, smulgîndu-l din avion cum ai trage dopul dintr-o sticlă. Avionul s-a zdrobit pe plajă, la 40 metri de Bailey, care s-a pomenit tîrît de parașută în direcția obstacolelor. Marginea parașutei a atins un țăruș minat, încărcătura a explodat la 10 metri de aviator. Nu a avut nici o zgîrietură, doar o gleznă răsucită.”

În caz de invazie, 40 de submarine germane trebuiau să pornească din Brest și de la bazele golfului Gasconiei, pentru a ataca armada aliată. Dar numai vreo zece dintre ele au putut ieși în larg, din pricina bombardamentului dezlănțuit asupra bazelor. În iunie zilele sînt foarte lungi. Roiurile de avioane ale Comandamentului apărării aeriene a coastelor maritime survolau toată ziua o mare suprafață a mării, de o parte și de alta a zonei prin care treceau aliații. Puținele submarine germane care se socoteau fericite cînd scăpau de supravegherea aceasta, urmînd să încerce un atac de noapte,

aveau să se izbească de flotilele de fregate și corvete înzestrate cu aparate de detecție. În fapt, se pare că nici un submarin nu a putut să se apropie de zona de trafic. Șase au fost scufundate, altele avariate. Nici unul nu a obținut vreun rezultat.

Forțele de suprafață ale marinei de război germane nu însemnau mare lucru. În bazele din vestul Europei nu exista nici un cuirasat și nici un crucișător capabil să participe la atacul escadrelor aliate de bombardament și de protecție. La 9 iunie, patru distrugătoare germane au părăsit portul Brest, probabil fără să-și facă vreo iluzie cu privire la soarta care le aștepta. Angajate în largul insulei Batz de către opt distrugătoare aliate, s-au apărat curajos cu torpile și tunul. Două dintre ele au fost distruse, celelalte două grav avariate. „Acțiunea aceasta a pus capăt tuturor primejdiilor ce ar fi putut veni din partea distrugătoarelor germane.

Vedetele torpiloare germane cu baze în porturile Havre și Cherbourg nu au obținut nici ele rezultate mai bune, în ciuda numeroaselor atacuri efectuate îndeosebi noaptea. La 14 iunie, la cererea amiralului Ramsay, avioanele aparținând Comandamentului aviației de bombardament au atacat o „concentrare” de vedete în portul Havre. Ca număr, trebuie să fi fost vreo douăzeci. Aproape toate au fost scufundate sau scoase din uz. Cu același prilej au fost scufundate și patru distrugătoare.

Vedetele care au supraviețuit, ca și cele de la Cherbourg, nu au renunțat, totuși, în atacurile lor nocturne. Nu au putut niciodată străpunge „paravanul” care ocrotea navele aliate de transport. Ceea ce nu înseamnă că „paravanul” nu avea ce face. El era alcătuit din vedete torpiloare britanice și americane și din canoniere. Unitățile acestea mici îi angajau pe adversari în lupte active și periculoase, la o viteză relativă care, pentru două vedete ce ar fi trecut în sens reciproc contrar, atingea și chiar depășea 148 kilometri la oră. În flancul de est al zonei de debarcare, luptele acestea se desfășurau adesea sub focul bateriilor germane.

În perioada aceasta, germanii au folosit și mine submarine, pe care avioanele naziste veneau să le arunce noaptea în zona de atac. Aproape toate avioanele germane disponibile pe frontul occidental au fost folosite la treaba aceasta. Aruncau mine magnetice, mine acustice și mine cu variație de presiune. Unele dintre mașinăriile acestea erau prevăzute cu un mecanism de ceasornic care le făcea inofensive un anume timp, astfel că dragorii declarau câte un șenal drept „curățat de mine“, în timp ce în spatele lor trecerea devenea, puțin mai târziu, cumplit de primejdioasă. Minele cu variație de presiune nu puteau fi deloc dragate.

În partea de răsărit a zonei de atac germanii au folosit și „torpilele umane”, vedete explozive și torpile rotative.

Torpilele umane erau alcătuite după cum urmează: coca unei torpile vechi era amenajată astfel încât să poată primi un pilot și naviga la suprafața apei; dedesubt era prinsă o torpilă adevărată, încărcată cu exploziv; pilotul imprima ansamblului o viteză redusă (5 pînă la 6 noduri), iar cînd venea momentul, elibera torpila explozivă care pornea cu o viteză de 30 de noduri spre țintă.

Vedetele explozive, lungi de 5 metri, conțineau în bot o încărcătură de 100 de kilograme care, la izbitură, exploda; pilotul sărea pe cît cu putință înainte de impact.

Torpila rotativă acționa cu o ingeniozitate diabolică. Parcurgea mai întîi în linie dreaptă distanța dintre punctul de lansare și zona ce urma să fie lovită cu foarte redusă viteză de 6 noduri, ceea ce, practic, o făcea invizibilă, acolo, ea începea să navigheze în cerc, tot atît de încet; se putea roti astfel zece ore; dacă ajungea la capătul drumului ei fără să fi întîlnit vreo navă, ei bine, atunci ea devenea mină între două ape, aproape la fel de periculoasă.

Pierderile maritime pe care germanii le-au adus aliaților în largul plajelor de debarcare au fost evaluate, dar mărturisesc că nu am știut descoperi cifra exactă pe arme. Minele nu au constituit nici pe departe arma cea mai eficace. Între 6 și 16 iunie au fost scufundate 64 de nave (sau șalande mari) și 106

avariate; între 13 și 24 iunie au fost scufundate 27 și avariate 29.

În ce privește șalandele mai puțin importante, era greu să le știi numărul, deoarece multe dintre ele au fost avariate, reparate, apoi din nou avariate sau scufundate. „Pierderile de șalande în largul plajelor a fost aproape de neluat în seamă față de numărul celor folosite la asalt. Dar o mare parte au fost avariate – 291 în timpul „fazei de asalt“.

În orice caz, acum se poate afirma cu certitudine că nici una dintre acțiunile încercate sau duse la îndeplinire în Canalul Mîneicii ori în fața plajelor de către germani, prin submarine, distrugătoare, vedete, mine sau alte mijloace, nu a influențat în vreun fel succesul debarcării sau „consolidarea” forțelor debarcate.

Pericolul avea să vină din altă parte, după cum vom vedea.

Trupele aliate înaintau spre sud și sud-vest, în coloane, pe șosele, cu tancurile în mijloc, cu oamenii de o parte și de alta. Traversau orașele și sate prefăcute în ruine sau mistuite de flăcări, treceau prin câmpii înverzite, aproape pustii. Războiul acesta nu avea nimic spectaculos. Când și când câte un proiectil cădea pe câmp nu departe de drum, și atunci oamenii se aruncau la pământ; pământul se spulbera peste căștile lor, peste umeri. Apoi se ridicau și își urmau calea. Dacă proiectilul cădea pe șosea, trebuiau ridicați după aceea morții și răniții, iar vehiculele următoare ocoleau craterul ce li se căsca în drum.

Ofițerul cu transmisiunile din coloană primea de la un avion de observare un mesaj radio: „Forțe germane de artilerie și infanterie în careul 223.” Din camionul său, ofițerul telefona colonelului în cealaltă extremitate a coloanei:

— Forțe germane de artilerie și infanterie în careul 223.

Colonelul își consulta harta. Careul 223 încadra perfect un sat, satul Tour-en-Bessin. Acolo se retrăseseră germani.

— Anunță aviația de bombardament, spunea colonelul.

— Alo! Divizia 1? Batalionul 3 din Regimentul 26 de infanterie cere bombardament de aviație în careul 223. Sînt semnalate forțe germane de infanterie și artilerie.

— Careul 223. În ordine!

Coloana se opri. Circula un ordin: „Cu rîndul, câte un pluton din fiecare companie, ia repaus. Soldații obosiți se așezau pe pământ, la marginea drumului. Camarazii lor măsurau cu privirea întinderile câmpului. Peste douăzeci de minute sau o jumătate de oră, ofițerul cu transmisiunile telefona colonelului:

— Divizia semnalează: misiunea aeriană tactică executată.

Colonelul trimitea înainte o patrulă, două tancuri și un jeep. Peste douăzeci de minute, patrula se întorcea și raporta: „Nu mai sînt nemți. Satul este distrus”. Coloana mărșăluia mai departe.

Alteori, trebuiau să se oprească, întrucât, pe nevestite și din toate părțile, începeau să tragă arme automate. Tancurile și tunurile deschideau, furioase, focul cam la întâmplare. Apoi liniște. Se mai întâmpla ca împușcăturile ce veneau dinspre o casă să nu înceteze decât după ce zidurile ei erau pulverizate de ploaia de proiectile trimisă de tunurile de pe tancuri.

Trupele pătrundeau în Isigny, în Trévières, în Balleroy – mai bine zis în ceea ce rămăsese din ele. La 12 iunie, după cucerirea sectorului Carentan, toate zonele de pătrundere erau legate între ele, iar ansamblul lor devenea capul de pod.

Pe pantele colinelor de la nord de Caen, infanteriștii britanici și canadieni stăteau ascunși în gropi și tranșee, sub

68

bombardament de „88“. Se vedea limpede că sectorul acesta avea să fie apărat cu înverșunare. Comandamentul german își trimitea acolo trupele disponibile cele mai bune, adică rarele unități de blindate sau fracțiuni ale acestor unități, care izbutiseră să ajungă pe front. În lipsă de infanterie care să țină terenul (rezervele de infanterie pornite la drum se țirau nu se știe pe unde), soldații de elită ai diviziilor de blindate săpau tranșee și organizau contraatacuri pe grupe mici, infiltrându-se în interiorul liniilor aliate. Se strecurau ca pisicile prin lanurile de grâu și țîșneau brusc, trăgînd mai ales în ofițeri. Aceștia au învățat să-și ascundă gradele și să ia în mînă puști, ca soldații de rînd, în loc de revolvere...

69

Luni, 12 iunie, puțin după ora prînzului, un „Duck“ a acostat în fața plajei Courseulles și a început să înainteze pe nisip. Un grup de ofițeri, care de la o vreme îl priveau cu binoclul, i-au ieșit repede în întâmpinare. În spatele conductorului se vedea, fumînd, un bărbat voinic, cu o caschetă bleumarin. De cum s-a oprit vehiculul, i-a întrebat cu glas tare pe ofițerii care se apropiau:

— Cum coborîm?

Un soldat se și zorea să ajungă la el cu o scăriță. Winston Churchill coborî cu toată demnitatea.

I-a strîns mîna lui Montgomery care se afla în fața lui, în vestă de piele și beretă neagră; a făcut apoi la fel cu celelalte personaje militare: mareșalul Smuts, mareșalul sir Alan Brooke, șef al statului major imperial, amiralul sir Philip Vian, comandantul grupării operaționale britanice...

Descendentul lui Marlborough privi în jur aproape cu satisfacție. Un corespondent de război, care se afla de față, făcea ochii mari, nevenindu-i să creadă că avusese atît de mult noroc. Emoția îl gîtuia ori poate că de vină era, pur și simplu, discreția britanică; nu putu spune decît atît:

70

— *Good morning, sir* .

Churchill i-a întins, la rîndul său, mîna. Apoi s-a îndreptat spre un jeep care îl aștepta. Soldații alergau să-l vadă, îl

71

aclamau. Churchill a dat vesel din cap, făcînd semnul V . Jeep-ul a demarat.

De două săptămîni și mai bine Premierul britanic ceruse cu insistență lui Eisenhower îngăduința să asiste la asaltul din ziua Z. Bineînțeles, Eisenhower refuzase: viața unui om ca Churchill nu putea fi pusă în primejdie cu atîta ușurință.

— Bine, răspunsese încăpățînatul. Sînteți comandant suprem, dar nu dumneavoastră hotărîți și lista exactă a tuturor membrilor care alcătuiesc echipajele navelor majestății sale. Mă voi ambarca pe o navă, ca făcînd parte din efectivul ei.

Renunțase totuși la proiectul său, la intervenția regelui Angliei. Cîțiva membri ai guvernului au găsit că era riscantă chiar și vizita la capul de pod făcută la 12 iunie; în privința aceasta a existat chiar un protest în Camera Comunelor. Ministrul Informațiilor, pe care Premierul îl cîștigase de partea sa, dăduse din umeri a neputință:

— Dacă știți vreun mijloc prin care să-l împiedicați pe domnul Winston Churchill să acționeze cum dorește, spuneți-mi-l și mie...

La 15 iunie 1944, prima bombă zburătoare V1 a căzut asupra Londrei. „Efectul noilor arme germane s-a făcut simțit asupra moralului englezilor, a istorisit Eisenhower... Efectul deprimant al bombelor V1 nu-i influența numai pe civili. Din nou, luptătorii de pe front duceau grija ființelor dragi lăsate în Anglia. Este foarte probabil că, de-ar fi reușit germanii să perfecționeze și să folosească armele acestea noi cu șase luni mai devreme, invazia în Europa ar fi fost mai anevoioasă, poate chiar imposibilă”.

Exploziile bombelor V1, cărora li s-au adăugat, ceva mai târziu, cele ale bombelor V2, aveau să producă, săptămîni în șir, mari distrugerii în Londra; a fost, pentru aceasta, ultima și fără îndoială cea mai aspră încercare din tot războiul.

La 14 iunie, generalul de Gaulle a debarcat la rîndul său la Courseulles și s-a dus la Bayeux unde, în onoarea sa, a avut loc o manifestație. În aceeași seară s-a înapoiat în Anglia, deoarece nu se încheiase încă vreun acord cu aliații privitor la administrarea civilă și militară a teritoriilor franceze eliberate. Generalul urma să părăsească Londra în ziua de 16 iunie, spre a se duce la Alger.

Vineri, 16 iunie, în Canalul Mîneicii vremea a început să se înrăutățească. Norii alergau bezmetici pe boltă, marea își înfoia, spumegîndă, valurile. Este ziua în care iahtul *Arethusa* a apărut în largul plajei Juno, escortat de două distrugătoare. Și-a aruncat ancora în apropiere de crucișătorul *Scylla*, care purta emblema amiralului Vian. O vedetă s-a apropiat în grabă, acostînd în partea din spate. Regele, în uniformă de marină, cobora deja scara.

— Este un marinar adevărat, nu vrea niciodată ca o ambarcație să-l aștepte, spuneau soldații cu admirație.

Regele a stat la pupa vedetei care gonea, împrôșcată de spumă. Vedeta arborase stindardul regal. Suveranul nu privea, firește, numai stindardul; dacă l-ar fi examinat cu mai

multă atenție, i-ar fi descoperit un ciudat aer de improvizație. Leii și alegoriile nu erau țesute, ci decupate – mai mult sau mai puțin bine – și cusute pe țesătura de fond. În fapt, stindardul acela nu data decît de cîteva ceasuri.

Din motive de securitate, vizita regelui nu fusese anunțată cu mult înainte. Nu exista stindard regal la bordul navei *Scylla*: emblema fusese scoasă de la toate navele încă din prima zi de război (ca să nu cadă în mîinile inamicului). Ofițerul-șef de la Serviciul de transmisiuni îi adunase pe timonierii cei mai destoinici în ale croitoriei, spre a confecționa în pripă stindardul. Dar... fondul din partea de sus, dreapta, al stindardului este galben (celelalte culori sînt: roșu și albastru).

— Vai de mine! exclamase primul maistru, cel cu materialele. Nu avem pînză galbenă!

Navele învecinate, consultate prin intermediul semnalelor, au răspuns că nu au nici ele. Galbenul este culoare rară în marină. Avea să înregistreze oare marina regală o atît de neiertată abatere de la protocol? Toată lumea era consternată.

— Am o idee! a strigat primul maistru. Pregătiți un castron mare cu muștar!

Aceasta a fost vopseaua folosită pentru obținerea fondului galben. Și a ținut într-un chip satisfăcător.

Prima navă care s-a încrucișat cu vedeta regală a fost un L.C.I. care ieșea în larg. Potrivit regulamentului de serviciu la bord în timp de război, tînărul comandant și-a aliniat jumătate din minusculul echipaj pe punte și a salutat. Regele i-a întors salutul. De îndată ce vedeta a ajuns la adăpostul portului artificial, regele a trecut la bordul unui Duck, care s-a îndreptat încet spre țărm, aclamat în timp ce trecea de către militarii de pe șalandele din jur.

După cîteva ceasuri petrecute pe uscat, în mijlocul armatei, regele s-a reîmbarcat la bordul iahtului *Arethusa* și a ajuns cu bine în Anglia.

Începînd din ziua Z, timpul nu a îndreptăţit deloc speranţele, nu s-a arătat a fi în iunie ca de obicei în ţinutul respectiv. În noaptea dintre 17 şi 18 iunie a intervenit o ameliorare, barometrul a urcat la 1.035 milibari. Dar a doua zi a început să coboare. Vîntul, care pînă atunci bătuse din vest, a început să sufle din nord, aducînd răcoare. La 19 iunie, ora 3,30 dimineaţa, comodorul G.N. Oliver, comandantul naval al zonei Juno, care se afla la bordul navei *Hilary*, şi-a notat în jurnal: „Barometru în scădere. Vînt de la N-N-E, de forţa 9. Mare furioasă.” Comandantul navei *Hilary* a mai aruncat o ancoră. Prevederea aceasta nu avea să fie multă vreme suficientă.

Nici o ancorare nu era protejată dinspre nord-est. În timpul zilei de 19 iunie, vîntul devenise atît de violent, încît, pe plajă, ostaşii abia se mai puteau ţine pe picioare. Îngrămădiţi prin gropi sau adăpostiţi pe după vehicule, pe jumătate orbiţi de nisip şi de pulberea ipsosului priveau descumpăniţi dezlănţuirea care azvîrlea, izbindu-le de ţărm şi de coastă, şalandele şi celelalte ambarcaţii. Navele de transport se loveau unele de altele, iar navele mai mici se străduiau, pe marea aceea tot mai înfuriată, să ajungă la adăpostul block-ships-urilor şi al chesoanelor din ciment. Remorcherele care soseau tractînd uriaşele Phoenix le vedeau transformîndu-se în adevărate berbece care nimiceau totul în jur.

În largul portului Saint-Laurent, în sectorul american, spectacolul era impresionant. Geamandurile plutitoare „Bombardons” se desprindeau şi pătrundeau prin breşe în interiorul Mulberry-ului neterminat; uriaşele tone metalice puteau fi văzute ridicîndu-se pe crestele valurilor şi izbindu-se de nave şi ambarcaţii, pentru a se sălta şi scufunda apoi iarăşi, după care tot rotindu-se, făceau alte victime. Un grup de şaisprezece L.C.I.-uri manevrase în intenţia de a se adăposti lîngă capul debarcaderului care tocmai fusese instalat. Acum, şalandele acelea erau tot atîtea ciocane strivitoare, care dărimau capul debarcaderului, făcîndu-şi

totodată chiar lor cumplite avarii. Mulți ostași cădeau în mare și se înecau, alții mureau striviți. Dezlănțuirea aceasta era începutul unei furtuni nemaiîntâlnite prin partea locului de patruzeci de ani.

În Canalul Mîneicii vremea nu era deloc mai bună. Convoaiele de șalande luptau împotriva furtunii, acoperite de valuri, înaintînd cu greu sau aproape deloc. A venit apoi ordinul ca nici un convoi să nu mai plece în larg, în afară de cele pornite, care trebuiau să-și urmeze calea; în porturi și în radele Angliei, peste măsură de înțesate, locul lor era ocupat. Înapoierea pe o asemenea vreme ar fi însemnat dezastru. Nu numai pentru ele, ci și pentru celelalte.

Navele cu situația cea mai proastă erau desigur remorcherele, care trăgeau după ele Phoenix-urile destinate desăvîrșirii Mulberry-ului A. Nenorociții aceștia care se chinuiau să-și îndeplinească misiunea nu se hotărau să-și largheze chesoanele decît atunci cînd acestea se scufundau sau cînd odgoanele rupte nu mai puteau fi înlocuite. Tot materialul remorcat care plecase în larg la 18 iunie s-a pierdut; au fost și pierderi de vieți omenești. Numeroase remorchere au fost avariate.

Vremea s-a menținut nefavorabilă trei zile. Avioanele nu mai puteau ateriza pe micuțele aerodroame ale capului de pod. Căile de acces dintre Regatul Unit și continent au fost practic tăiate. Dacă bombardamentele aviației aliate nu ar fi izolat în prealabil, aproape complet, zona de debarcare și dacă germanii ar fi putut contraataca puternic în momentul acesta, soarta operației „Overlord” ar fi trebuit să fie repusă în discuție.

La 21 iunie, interiorul Mulberry-ului de la Saint-Laurent oferea un spectacol întristător și haotic. Șalandele și alte ambarcații zăceau cu sutele într-o învălmășire de nedescris. Dislocate, Phoenix-urile se afundau în mîl. Chiar și block-schips-urile se dezbinau. Suprafața mării era acoperită cu epave de tot soiul, în mijlocul cărora, pe crestele valurilor încă

furioase, geamandurile Bombardons își urmau vârtegușul devastator.

Din fericire, Mulberry-ul B (Arromanches), mai aproape de finisare, nu fusese atât de greu încercat. Geamandurile Bombardons ale spargevalului său plutitor se desprinseseră, dar Phoenix-urile rezistaseră, ca și block-ships-urile. O sută cincizeci și cinci de nave și ambarcații au rezistat vântului la adăpostul acestui port artificial încă neterminat.

Furtuna s-a potolit în ziua de 22, dar marea nu a redevenit calmă decât în ziua următoare; 800 de nave, șalande și ambarcațiuni au eșuat pe țărm; 320 de șalande L.C.T. fuseseră scoase din uz. Față de planul de descărcare se crease o întârziere de 20.000 vehicule și 140.000 tone marfă. În sectorul plajei Omaha Beach se încropea în grabă o tabără, spre a-i adăposti pe cei șase sute de naufragiați. „Furtuna produsese în trei zile mai multe stricăciuni decât inamicul în două săptămîni, inclusiv perioada de asalt, cu armatele, avioanele, minele, submarineele, vedetele sale rapide și alte nave de suprafață.”

Între timp, pe toate plajele, tractoare și buldozere lucrau la înlăturarea epavelor. Remorcherele își întindeau odgoanele, pentru a scoate din eșuare navele și șalandele, la bordul cărora se și prezentaseră echipe de raparații aparținînd navelor-atelier *Adventure* și *Albatros*, iar alți muncitori veneau întruna. Mii de tone de material nou, inclusiv debarcadere, Bombardoane, chesoane Phoenix și chiar block-ships-uri de schimb începeau să traverseze Canalul Mîneicii, pentru a înlocui tot ceea ce distrusese furtuna. Oricum, portul artificial de la Saint-Laurent părea greu de reparat. Atunci comandamentul aliat a hotărît să fie lăsat în părăsire, iar eforturile privind consolidarea și repararea să fie consacrate celui de la Arromanches.

De cum a încetat furtuna, Eisenhower a venit să inspecteze plajele. „Nici un alt semn al puterii industriale a Americii nu m-a impresionat mai tare în tot războiul ca masele acestea de epave înșirate de-a lungul țărmului, a scris

el. Pentru oricare altă națiune, un asemenea dezastru ar fi fost, probabil, decisiv. Dar capacitatea de producție a Statelor Unite era atît de mare, încît această furtună formidabilă nu a avut pentru planurile noastre urmări mai rele decît cele aduse de un val mic.“

XVII

DE LA MARGIVAL LA CHERBOURG

În ziua de 17 iunie 1944, la ora 3 din noapte, mașina mareșalului Rommel, din nou acoperită de noroiul și praful cîmpurilor de bătaie din Normandia, s-a oprit în fața castelului ducilor de La Rochefoucauld, la La Roche-Guyon. Mareșalul se înapoia după o inspecție de douăzeci și una de ore efectuată în Cotentin. Șeful său de stat major, generalul Hans Speidel, îl aștepta ținînd în mînă un mesaj:

— Domnule mareșal, astăzi la ora 9 trebuie să fim la „Postul de luptă W II“, în apropiere de Margival, la nord de Soissons. Mareșalul von Rundstedt și șeful său de stat major vor fi de asemenea prezenți.

— A! spuse Rommel. Am impresia că vom mai întîlni acolo o persoană. Așa este?

Hans Speidel își înclină capul a încuviințare. Asta era. Cedînd în sfîrșit la insistențele celor doi mareșali, Hitler accepta să stea de vorbă cu ei în alt fel decît prin telefon. După ce a făcut o baie și a mîncat ceva, Rommel a urcat în mașină împreună cu șeful său de stat major.

„Postul de luptă W II“ era un cartier general a cărui instalare fusese ordonată de Hitler în 1940, în vremea în care

avea de gînd să invadeze Anglia. Situat la opt kilometri nord-est de Soissons, el cuprindea un post de comandă betonat și camuflat și un adăpost-apartament (cu baie) rezistent la efectul celui mai puternic bombardament. Chiar alături, calea ferată intra pe sub un tunel care, își spusese cei ce răspundeau de viața lui Hitler putea servi de adăpost pentru trenul său special. Dar trenul special nu a ajuns niciodată pînă acolo, marea instalație nu a fost nicicînd de vreun folos. Omul care amenințase atît de serios Anglia, își inaugura postul de comandă francez într-o atmosferă mai degrabă sumbră. De la Berchtesgaden la Metz călătorise cu un avion escortat; de acolo plecase mai departe cu mașina sa blindată.

De îndată ce Rommel și șeful său de stat major au coborît din mașină, ei s-au aflat în mijlocul commando-ului SS al gărzii personale. Aceștia i-au condus în Cartierul general fortificat și au zăvorît bine ușa în spatele lor.

Von Rundstedt și șeful său de stat major, generalul Blumentritt, sosiseră deja. Jodl se găsea și el acolo, precum și alți militari din anturajul lui Hitler. În sala cea mare a postului de comandă, toată lumea stătea în picioare. Doar Hitler era așezat pe un taburet.

Chipul îi era cenușiu și tras, părea nervos. Își ținea ochelarii în mînă, învîrtindu-i întruna. Îi întîmpină pe cei sosiți cu cîteva cuvinte de salut, grăbite și reci. Apoi, constatînd că de la adunare nu lipsea nimeni, și-a început monologul.

Succesul debarcării aliaților era cum nu se poate mai regretabil și chiar inadmisibil. Fuseseră comise, fără îndoială, greșeli. Planoarele care transportaseră trupele aliaților ar fi trebuit, în mod normal, să fie distruse în proporție de optzeci la sută. Aliații nici nu ar fi trebuit măcar să pună piciorul pe plajă. Dacă garnizoanele care ocupau punctele fortificate și-ar fi făcut realmente datoria, nu s-ar fi putut întîmpla așa ceva. Garnizoanele acelea au fost surprinse în plin somn, cu siguranță. Apoi, blindatele germane nu au contraatacat cu energia cuvenită...

Pe măsură ce vorbea, Hitler își ridică glasul; monologul se transforma în discurs.

În orice caz, a conchis el, orice retragere trebuie acum să înceteze. Nu trebuie să mai cedăm nici o palmă de loc.

Cei doi mareșali ascultaseră într-o tăcere adâncă. Se așteptaseră la o ieșire de felul acesteia, știau că trebuiau să o îndure. Dar își ziceau că, de vreme ce comandantul lor suprem se afla acum în mijlocul lor, puteau să se explice mai bine și mai pe larg decât la telefon. Cel mai nerăbdător în privința aceasta era mai cu seamă Rommel. Von Rundstedt a înțeles imediat dorința celuilalt și de aceea a propus ca Rommel să ia primul cuvântul, în calitate de comandant al Grupului de Armate B, de comandant al frontului invaziei, spre a-i expune lui Hitler situația. Hitler ridică spre Rommel un chip pe care se citea un fel de curiozitate neîncrezătoare.

— Bine, a spus el.

— Nu putem reproșa nimic trupelor noastre, a început Rommel...

Comandantul deșertului a vorbit „cu o sinceritate totală“. Important în primul rînd, își spunea el, este să i se deschidă lui Hitler ochii; să i se arate dictatorului-vizionar realitatea, dictatorului care pretindea că poate comanda de la Berchtesgaden mișcările de trupe pe un teatru de operații pe care nu-l cunoștea decât din hărți. Nu, garnizoanele de la Zidul Atlanticului nu fuseseră surprinse în plin somn. În ansamblu, rezistaseră curajos cumplitelor bombardamente ale aliaților. După ce se încheia preliminară pisare cu bombe, foarte mulți militari germani își reluau locul în spatele tunurilor și al mitralierelor. Dar mijloacele puse în acțiune de aliați se dovedeau într-adevăr colosale. Aviația lor era stăpîna văzduhului. Rommel a insistat, după cum se cuvenea, asupra acestei supremații aeriene, care întîrziase, uneori chiar anulasă mișcările diviziilor germane chemate la locul bătăliei. Și-apoi, pentru ce se zăbovese atît de mult la Berlin cu constituirea Corpului I de blindate SS sub comandă unică? Acum, superioritatea tactică a aliaților se dovedea, în toate

domeniile, și mai strivitoare decât la început. În sectorul Caen ei aduceau întruna noi forțe...

— Care este situația în sectorul acesta? a întrebat pe neașteptate Hitler. De ce nu ați contraatacat? Englezii nu au acolo decât prea puțin teren în spatele lor. Ar fi trebuit să-i aruncați în mare.

— Am contraatacat. În pofida ajutorului pe care englezii îl primesc de la aviația lor, i-am ținut pe loc și chiar respins în unele puncte. Este adevărat că au puțin teren în spate, dar într-o anumită măsură acest lucru constituie pentru ei un avantaj: tunurile de 406 mm ale cuirasatelor britanice intervin în luptă și ne stăvilesc blindatele. Ofensiva aliată este blocată în fața localităților Troarn, Caen, Tilly-sur-Seules și la sud de Caumont. În peninsula Cotentin, devenită pentru noi o capcană, ar reprezintă decât un succes local și provizoriu. Nu vom putea rezista multă vreme în partea aceasta. Blindatele americane înaintează spre Barneville, în partea de vest a peninsulei pentru a o tăia. Căderea portului Cherbourg este inevitabilă...

— Fortărețele trebuie apărate pînă la ultima picătură de sînge, a spus furios Hitler. Și nu-mi propuneți nimic pozitiv.

— Ba da. Frontul de la Caen trebuie să se replieze în spatele râului Orne. În loc să aruncăm noi trupe în peninsula Cotentin, am recucerit Montebourg, dar asta nu trebui să adoptăm o apărare elastică la sudul ei. Un contraatac este posibil, dacă este organizat la scară strategică, cu totală libertate pentru comandantul frontului din Normandia și dacă ni se trimite aviație, precum și divizii bine înarmate scoase din Armata a XV-a. Nu va exista o altă debarcare la nord de Sena...

— Ar putea exista. Oricum, nu aprob nici o retragere, nicăieri!

Hitler se ridicase. A început apoi să măsoare încăperea în lung și în lat, cu un aer peste măsură de iritat. Dar s-a oprit. Expresia feței i se schimbase.

— Habar n-aveți de cele ce-or să se întâmple, a spus el, profetic. Rachetele V și alte arme noi ne vor aduce victoria.

Și s-a pornit să țină un nou discurs pe următoarea temă: Londra avea să fie făcută pulbere de către V1, astfel că Anglia va fi silită să ceară pace. A reluat ideea în forme diferite, vorbind cu o exaltare dezordonată. Iar V1 nu erau singurele arme mortale pentru aliați: în laboratoarele germane, savanții pregăteau altele, de o mie de ori mai groaznice...

— Pentru ce să nu folosim rachetele V1 împotriva capetelor de pod aliate? a întrebat von Rundstedt.

— Să vină Heinemann, a ordonat Hitler. Este aici.

Generalul de artilerie Heinemann era comandantul care răspundea de folosirea „armelor V“. După ce a fost introdus în sală, a ascultat întrebările mareșalilor.

— Ar fi riscant să folosim armele V1 împotriva capetelor de pod, a răspuns el. Dispersiunea la cădere a acestor arme este încă prea mare: între 15 și 18 kilometri. Trupele noastre ar fi expuse unui pericol.

— Dar nu am putea, oare, să le folosim măcar împotriva porturilor din sudul Angliei? a stăruit Rommel. Asta ne-ar ajuta direct.

A intervenit atunci Hitler.

— Nu. Londra trebuie lovită. Distrugerea ei îi va constrânge pe englezi să ceară pace.

Rommel și von Rundstedt începeau să se simtă descurajați. Dictatorul-vizionar refuza să-și plece privirile asupra realităților legate de bătălia din Normandia; și le ținea ațintite asupra unui viitor de victorii aduse de V1 și de armele secrete doar de el văzute, singurele în care voia să creadă. Când Rommel a vorbit de teribila eficacitate a aviației aliate, Hitler a făcut o mutră neîncrezătoare. Rommel a spus atunci răspicat:

— Ne cereți să avem încredere, dar cine mai are încredere în noi!

Și a adăugat că membrii înaltului comandament nu-și puteau reprezenta, din birourile de la Berlin, situația reală

din Vest. În fața acestei dojeni, Hitler s-a schimbat la față, dar a tăcut.

Conferința a fost întreruptă la ora prânzului. De la ferestrele sufrageriei aflate deasupra postului de comandă betonat, se înfățișa privirilor catedrala din Soissons. Prânzul era frugal. Pentru Hitler, o farfurie mare de orez și legume. Un SS-ist din garda personală a gustat primul din mâncare. Alți doi SS-iști stăteau în spatele scaunului său.

Discuția a continuat. Mareșalii insistau asupra dublei necesități de a primi întăriri și de a avea mînă liberă în Vest. Hitler a mai vorbit de armele V1, anunțînd în același timp că noi avioane de vânătoare cu reacție, care urmau să intre curînd în serviciu, aveau să curețe cerul de avioanele aliate. În momentul acela un SS-ist veni să anunțe:

— Alarmă aeriană!

Dejunul se terminase, toată lumea a coborît în adăpost. Rommel a continuat să vorbească, de data aceasta nu despre situația din Vest, ci despre situația din Germania aflată în război. Potrivit părerii sale, era disperată. Izolarea diplomatică a Germaniei era catastrofală. Nici frontul din răsărit, nici frontul italian, nici cel din vest nu puteau rezista la infinit. Continuînd să lupte pretutindeni cu înverșunare, cu condiția să fie adoptată o strategie suplă, armatele germane puteau doar să întîrzie victoria aliată. Răgazul acesta trebuia folosit pentru a se obține o pace acceptabilă. Hitler îl întrerupse cu brutalitate pe mareșal:

— Asta nu vă privește pe dumneavoastră. Ocupați-vă mai degrabă de frontul de invazie.

— Mai am de vorbit și despre Oradour-pe-Glane, a răspuns rece Rommel. Cer voie să pedepsesc divizia S.S. „Das Reich“, care a exercitat represalii inadmisibile. Asemenea treburî murdăresc uniforma germană.

Hitler se făcu stacojiu.

— Nu vă amestecați! Nu-i sectorul dumneavoastră! a răcnit el.

Von Rundstedt a intervenit în sprijinul lui Rommel. Franța trebuia tratată altfel. Nu era deloc politic să provoci ostilitatea activă a întregii populații. Misiunea armatelor germane nu putea fi, din pricina aceasta, decât stînjinită.

— Mă privește, a spus Hitler. Știu ce am de făcut.

Și a adăugat:

— Cred că am terminat.

Apoi, luîndu-și un rămas-bun rece de la mareșali, a ieșit din încăpere.

Aghiotantul său principal, generalul Schmundt, nu l-a urmat imediat. Asistase la toate discuțiile fără să intervină, dar Rommel și von Rundstedt observaseră că păruse impresionat de unele dintre argumentele lor.

— Sînt de părere că ar fi bine ca fîhrerul să se ducă, de exemplu, la La Roche-Guyon, îi spuse Schmundt lui Rommel. Ați convoca pe cîțiva dintre comandanții unităților de pe front, iar fîhrerul i-ar putea asculta. În felul acesta ar putea avea informații absolut directe asupra situației. Vreți să aranjați treaba asta? În ce mă privește, voi lua și eu unele măsuri.

72

Telefonați mîine la Saint-Germain.

— S-a făcut, a spus Rommel.

Era ora 16. Von Rundstedt și Rommel au părăsit Postul de luptă W II, dimpreună cu șefii lor de stat major.

A doua zi dimineața, Rommel a chemat la telefon Cartierul general din Vest, așa cum se hotărîse. I-a răspuns generalul Blumentritt.

— Spuneți-mi, este fixat orarul vizitei despre care a fost vorba?

— Nu. Fîhrerul s-a înapoiat direct la Berchtesgaden.

— Cum?

— Da. Veți primi un mesaj explicativ.

Mesajul a sosit dimineața. Motivul grabnicei reîntoarceri în Germania era următorul: în ajun, la puțină vreme după plecarea mareșalilor, o rachetă V1, lansată de pe o rampă din

Pasul Calais, luase o direcție greșită, din pricina unei dereglări a giroscopului său, și explodase foarte aproape de Postul de luptă W II! Ironie de necrezut! Hitler fusese la un pas de moarte, viața îi fusese primejduită de chiar armele cu care gîndea să supună Anglia.

Explozia lui V1 nu produsese decît stricăciuni mici și nu ucisese pe nimeni, pentru că nimeni nu se aflase aproape de punctul de cădere. Dar dacă Hitler s-ar fi hotărît să facă o mică plimbare în loc să stea în postul său de comandă betonat, ar fi putut fi nimerit. Șeful gărzii sale SS nu putea suporta ideea aceasta. De aceea insistase să se plece imediat, insistase ca fûhrerul să se întoarcă neîntîrziat la Berchtesgaden. Hitler se lăsase convins, nu fiindcă pericolul l-ar fi speriat atît de tare, dar conferințele cu generalii săi care îi discutau directivele, care nu credeau orbește în geniul său, însemnau pentru el corvezi groaznice. Era dornic să-și regăsească vulturescul cuib, unde avea să aștepte, lansînd zilnic în toate direcțiile ordinul de a se rezista cu orice preț „pînă la ultima picătură de sînge”, victoria adusă de V1 și de armele secrete pe care se bizuia foarte mult.

Chiar în ziua în care Hitler se întorcea la Berchtesgaden, statul major al amiralului Ramsay, comandantul-șef al forțelor navale aliate, elabora un ordin de operații care, în principal, conținea următoarele:

„Pentru a reduce la tăcere, odată momentul venit, forturile germane care ar putea fi utilizate împotriva trupelor americane menite a ataca Cherbourg-ul, o grupare operațională navală va bombarda forturile acestea. Gruparea operațională, gata pregătită cu începere de la 21 iunie, va cuprinde cuirasatele americane *Nevada*, *Texas* și *Arkansas*, crucișătoarele americane *Tuscaloosa* și *Quincy*, crucișătoarele britanice *Glasgow* și *Enterprise*, plus o „perdea” de distrugătoare americane și o flotilă de dragaj. Gruparea avea să fie comandată de contraamiralul (american) Deyo. Concentrarea navelor avea să aibă loc la Portsmouth”.

Gruparea operațională va executa un bombardament preliminar de la 21.000 metri, pentru a neutraliza bateriile cu bătaie lungă; navele trebuiau să înainteze pînă la 13.000 de metri; de acolo aveau să angajeze obiectivele desemnate de către armată”.

În aceeași zi, Armata I americană (general Collins) se puna în mișcare spre nord, pornind de la linia La Hougue-Barneville, precedată de tancurile și aviația sa tactică. Rommel gîndise bine cînd îi spusese lui Hitler că trupele germane, prea puțin numeroase, nu vor rezista multă vreme în peninsulă. Rapoartele care au sosit la Cartierul său general nu îi lăsa nici o iluzie: „Situație nesigură... Infiltrare de blindate aliate... Retrageră spre nord, în vederea unei regrupări... Mișcările sînt foarte mult stînjinite de aviație...” La 24 iunie, germanii s-au pomenit respinși și îngrămădiți într-un spațiu destul de strîmt al litoralului, între capul La Hague și capul Barfleur. Seara, blindatele americane au deschis trei breșe în sistemele de apărare exterioare ale Cherbourg-ului, în direcția Equeurdreville, ale fortului Roule și ale portului Tourleville. Aviația bombarda neîncetat portul și fortăreața...

Navele amiralului Deyo au părăsit portul Portsmouth în zorii zilei de 25 iunie. Timpul era minunat. Gruparea operațională înainta maiestuoasă pe mare, precedată de dragoarele sale. Se găsea, încă, la mai mult de cincisprezece mile de coasta franceză, cînd marinarii au observat, la orizont, creasta unui nor uriaș de fum negru care urca, răsfirîndu-se pe cerul albastru. Apoi au văzut norul în întregime, ca un con răsturnat; în vîrful său, lumina roșie-galbenă a incendiilor. Era portul Cherbourg. Se auzea pînă la ei bubuitul tunurilor.

În momentul acela, amiralul Deyo a primit prin radio un mesaj de la Armata I americană: „Să nu se bombardeze de la 21.000 de metri. Bombardamentul naval nu trebuie să înceapă decît de la poziția 2 (13.000 metri).” Motivul contraordinului îl constituia faptul că, întrucît trupele

terestre înaintau rapid, nu se mai știa exact unde se găseau grupele de avangardă. Bombardamentul cu bătaie lungă i-ar fi putut pune în primejdie.

Gruparea operațională își continua, așadar, drumul fără să deschidă focul.

Sistemele de apărare germane cuprindeau pe puțin douăzeci de baterii în cazemate, servite de către tunari ai Marinei de război germane, bine instruiți și curajoși. Mai multe baterii posedau tunuri de 280 mm care puteau să tragă pînă la 20.000 metri.

Ajunsă la 16.500 metri, gruparea operațională și-a schimbat direcția și a început să navigheze paralel cu țărmul, cu dragoarele mereu în frunte. Bateriile germane tăceau.

Dragoarele au luat-o atunci înspre sud, pentru a se apropia de coastă, urmate fiind de celelalte nave. În pofida incendiilor și a fumului, acum puteau ușor fi deslușite amplasamentele mai multor baterii. La bordul cuirasatelor, al crucișătoarelor și al distrugătoarelor, tunurile erau îndreptate spre obiective, gata să deschidă focul. Telemetriștii anunțau întruna distanța: „11.000 metri... 10.500 metri... 10.250... 9.500... 9.250...” Tunurile germane tăceau încă. Era ora douăsprezece.

Încă o dată dragoarele schimbă de direcție, iar gruparea operațională evolua în așa fel încît reveni la poziția dinainte, în linie paralelă cu coasta. Tocmai își încheia evoluția, cînd un șir de străluminări, asemănătoare unor fascicule de lumină ale proiectoarelor, sclipiră prin fum, din direcția bateriilor germane. Jerbe de flăcări se înălțară în centrul grupului de dragoare aliate. Pe loc au răspuns cu foc cuirasatele și crucișătoarele. Jerbele răsăriră atunci în alt loc, încadrînd navele mari. Bătălia începuse.

Bateriile germane trăgeau cu mare precizie. Navele erau silite să evolueze, tot timpul, între jerbele colorate care se înălțau din mare în jurul lor. La ora 12.53, distrugătorul american *O'Brien* a fost lovit de un proiectil de 203 mm, dar nu și-a părăsit postul. La 13.15 două proiectile au lovit, exact

în același timp, distrugătoarele *Barton* și *Laffly*: coincidență dublă și în continuare, întrucât nici unul dintre cele două proiectile nu a explodat.

Punctele de cădere pe pământ erau observate, simultan, de către navele și de către aviația aliată. Potrivit observațiilor efectuate de avioane, tirul naval obținea 75% impacturi. Totuși, la 13.25, oră la care operația ar fi trebuit să înceteze (fuseseră prevăzute 90 de minute de bombardament), toate bateriile germane trăgeau încă. Amiralul Deyo a primit de la Armata I ordinul să-și continue acțiunea. Navele trăgeau aproape întruna asupra bateriilor dar, când și când, Armata I desemna un alt obiectiv pe uscat.

La 13.42, crucișătorul britanic *Glasgow* a fost lovit de două proiectile care au explodat. A izbucnit imediat un incendiu, în hangarul pentru avioane, în spatele pasarelei. Nava *Glasgow* și-a încetat focul, a părăsit linia și s-a îndepărtat spre nord. Peste zece minute, după stingerea incendiului, crucișătorul își reocupa postul și deschidea din nou focul.

Începînd, aproximativ de la 14.30, focul bateriilor germane a slăbit. Unele nu mai trăgeau deloc, altele tot mai puțin. Dragoarele britanice deschideau curajoase un șenal pînă în apropiere de port. La 15.30, doar două baterii nemțești mai răspundeau focului deschis de pe nave și încă într-un fel intermitent. Amiralul Deyo a primit un nou mesaj: „Operația încheiată. Libertate de manevră.”

Navele trăsese mai bine de 3.000 proiectile dintre acestea, 376 fuseseră de calibrele 380 mm și 305 mm. Echipajele suferiseră oarecare pierderi, dar nici o navă nu fusese avariata serios. Tunarii germani, preocupați să răspundă bombardamentului naval, nu putuseră lua nici o inițiativă împotriva înaintării realizate de trupe în imediata apropiere a orașului.

La 26 iunie, un comunicat al SHAEF-ului anunța că Armata I americană începuse să pătrundă în orașul Cherbourg, prin șoseaua Octaville, la ora 10.15.

Comandantul german al arsenalului primise ordinul să reziste „pînă la terminarea tuturor munițiilor sale“. (Von Rundstedt înlocuise cu de la sine putere formula lui Hitler: „pînă la ultima picătură de sînge“). Cînd infanteriștii americani au sosit în fața fortificațiilor sale ruinate, el a refuzat să se predea. Totul în jur nu era decît deznădejde și moarte; a continua lupta era sinonim cu a se sinucide. Dar garnizoana mai poseda gloanțe și proiectile, precum și cîteva arme în stare de funcționare.

— Aș fi dezonorat dacă aș capitula, a spus comandantul german ofițerului american, care îl asigura că și-a făcut datoria. Nu aș putea face față unui atac de tancuri, căci nu mai am tunuri antitanc, dar infanteriei voastre îi mai pot ține piept.

Atunci a apărut un tanc Sherman.

— Mă predau, a spus neamțul.

În ziua de 27 nu a mai existat rezistență în Cherbourg. Din forțele armate germane fuseseră făcuți 37.000 de prizonieri.

Armata I americană a pătruns într-un oraș mort. Nici un alt vehicul în afară de tancuri nu putea circula pe străzile pline de dărîmături și cioburi de sticlă. Zidurile necăzute purtau urmele luptelor, geamurile erau sparte, obloanele smulse. Ici, colo, afișe germane prin care i se ordona populației să părăsească orașul. Altele interziceau efectuarea oricărui transport pe o rază de șase kilometri. Iar altele, anterioare, îi invitau pe francezi să meargă să muncească în Germania. Pe zidurile aceluia oraș pustiu mai puteau fi citite cîteva inscripții cu creta de felul: „Trăiască Franța!“, „Trăiască de Gaulle!“

A fost grăbită curățirea străzilor și, cu o rapiditate surprinzătoare, populația răspîndită prin împrejurimi a reapărut, viața a continuat împresurată de ruine. Corespondenții de război au sosit în număr mare. Circulau peste tot, vizitau adăposturile din beton de sub dărîmături, posturile de luptă germane, unde mai puteau fi găsite uneori

căști, arme, biscuiți, sticle de apă minerală. Toate epavele acestea ale garnizoanei învinse au fost strînse de soldați, de populație și, imediat, a luat ființă un intens comerț de „suveniruri”. Puteai obține, în schimbul a două pachete de țigări (americane) o cască, o centură, un steguleț galben „Minen”, triumphiular, avînd pe el un craniu și două oase tibiale negre. Stegulețele acestea aveau mare căutare, fiindcă erau ușoare, nu ocupau loc.

Corespondenții de război îi „sondau” pe locuitori în maniera Institutului Gallup:

— Ce părere aveți despre victoria aliaților?

— Franța va fi curînd eliberată în întregime. Trăiască aliații!

Alte răspunsuri, foarte normande (nu te poți schimba) nu prea păreau limpezi anchetatorilor. Un țăran bătrîn, întrebant întruna, sfîrșise prin a spune:

— În ce mă privește, fără să caut a vă jigni, mi-e totuna. Tot atîta muncesc, numai bine cît să-mi duc zilele. Înainte de război ori sub ocupație, același lucru. Parcă acum o să se schimbe ceva?

Corespondentul de război reproducea spusa țăranului în articolul său și comenta: „Acționînd asupra unor minți într-atît de primejdios simpliste ca aceasta, naziștii speraseră că-și vor putea consolida cuceririle”.

Militarii americani cumpărau de la locuitori legume verzi și băuturi. Paharul de „bere slabă franceză” costa 25 de franci, paharul de vin 50, cel mic, de rom, 25.

Portul Cherbourg oferea privirilor tabloul unei devastări desăvîrșite. Cheiurile erau distruse pe aproape toată lungimea. Din apa acoperită de petrol se iveau carcasele macaralelor și ale elevatoarelor aruncate în mare, precum și catargele navelor scufundate în urma bombardamentelor, sau anume afundate de către germani spre a face portul inutilizabil. Șaizeci și șapte de nave, de un tonaj care varia de la 12.000 la 100 de mii de tone, fuseseră scufundate de-a lungul cheiurilor și la intrările în port. Cîteva duzine de

vagoane de cale ferată fuseseră de asemenea azvîrlite în bazine.

Firește că în afară de aceasta portul era presărat cu mine ce trebuiau dragate înainte de a se trece la orice altă lucrare. Minele erau de toate tipurile: magnetice, acustice, cu presiune variabilă, cu efect întîrziat, cu dublă sau triplă declanșare (nu explodau decît la a doua sau a treia trecere), pe scurt, o învălmășire menită a-i descuraja pe responsabilii cu curățirea portului. Operațiile de dragare au început chiar a doua zi după cucerirea portului.

Dacă operațiile acestea ar fi fost efectuate potrivit metodelor tradiționale, portul nu ar fi fost descotorosit de mine decît în cîteva luni. Dar și lucrul acesta fusese prevăzut de către organizatorii planului „Overlord”, care trăsaseră prețioase învățăminte de pe urma curățirii portului Napoli. Minele din portul Cherbourg au fost, în mare parte, făcute inofensive de către dragori „umani” care, înarmați cu aparate speciale, se scufundau și dezamorsau minele. Dragorii aceștia erau tineri voluntari între nouăsprezece și douăzeci și doi de ani, care studiaseră toate sistemele de mine germane și care se antrenaseră ca scufundători. Pregătirea lor se făcuse în albia nămolosă a Tamisei, anume aleasă ca să-i obișnuiască cu lucrul într-o apă plină de noroi răscolit, aproape ca niște orbi.

La cîteva zile după începutul operațiilor, nouă nave special utilate pentru salvarea epavelor și douăsprezece „cămile” – macarale plutitoare, au pătruns în șenalele dragate și au curățat cîteva puncte de acostare de-a lungul cheiului utilizabil. Cargouri și nave de servitute au putut, astfel, să descarce combustibil, provizii și material de război.

Dragarea portului avea să dureze douăzeci de zile. Macaralele plutitoare care ridicau epavele și scufundătorii – aceștia foloseau aparate de sudură cu flacără oxi-acetilenică ce îngăduia decuparea sub apă a suprafețelor de tablă și a carcaselor de fier – au scos afară tot ce zăcea pe fundul apei, pînă și monezi, ceea ce arăta cu cîtă desăvîrșire fusese

efectuată treaba. Dragarea și curățirea portului Cherbourg, efectuate sub comanda comodoului W.A. Sullivan, șeful Serviciului Naval de Salvare al Statelor Unite, constituie una dintre operațiile militare și industriale cele mai extraordinare din acest război.

XVIII

BĂTĂLIA DIN NORMANDIA

La 7 aprilie 1944 Montgomery a declarat: „Odată ferm stabiliți pe uscat, planul meu este să ameninț cu străpungerea flancului estic, adică în sectorul Caen. Voi atrage astfel în sectorul acesta principalele rezerve ale inamicului. Le voi ține locului și le voi combate acolo, folosind pentru aceasta armatele britanice și canadiene. Voi străpunge apoi flancul vestic, servindu-mă de armatele americane, comandate de generalul Bradley.”

Planul trebuia executat, ca să spunem așa, aidoma – deși într-un timp mai îndelungat decît fusese prevăzut.

Exceptînd rezistența din prima zi de pe plaja Omaha Beach, sectorul Caen era cel în care germanii dobîndiseră primele (relative) succese defensive.

— „Insistați în punctul acesta și aruncați-i pe atacatori în mare, de vreme ce este locul în care au pătruns cel mai puțin, a comandat Berlinul.”

Rommel și-a împins, pe cît a putut, rezervele într-acolo, căci Montgomery insistînd, trebuia să insiste și el. Procedînd astfel, a lăsat oarecum descoperită partea de sud a peninsulei

Cotentin, unde Montgomery plănuise să efectueze străpungerea.

Fără a fi nici strategii, nici tacticieni, ne putem limpede forma, încă de pe acum, o idee generală privind felul în care s-a desfășurat bătălia Normandiei, idee care ne va ajuta să situăm și să înțelegem mai bine episoadele următoare. Sectorul Caen, unde aveau să se înfrunte cele mai mari mase de oameni și material, putea fi socotit un fel de viitoare balama, la vestul căreia frontul aliaților, în mod primitiv orientat spre est-vest, se va roti încet-încet spre sud. În același timp neîntrerupta presiune anglo-canadiană avea să facă să sară niturile balamalei care, în sfârșit, urma să cedeze la rîndu-i. Aceasta este schema.

Imediat după încercuirea Cherbourg-ului, Montgomery a dat următorul ordin:

— Vom executa un atac pentru a cuceri orașul Caen, ocolindu-l pe la sud-vest. Trei corpuri de armată vor fi angajate în operație: corpurile 30, 8 și 1.

Aproape în același moment, Rommel redacta un ordin care prevedea un atac blindat împotriva flancului aliat, la vest de Caen. El dispunea, în sectorul respectiv, de opt divizii blindate, printre care și cea a Corpului 2 blindat SS care tocmai sosise din Ungaria.

Acest Corp 2 va ataca primul, a spus Rommel șefului său de stat major. Celelalte divizii blindate vor acționa ca unități de sprijin. Dacă vor fi disponibile, firește.

Diviziile blindate prevăzute a constitui respectivul sprijin se aflau în momentul acela în „poziții defensive” la nord și la vest de Caen. Asta însemna că o parte dintre soldații lor săpaseră tranșee și luptau ca infanteriști. Pentru motivul acesta se prevăzuse înlocuirea diviziilor în cauză, înainte de atacul proiectat, cu divizii de infanterie, care se găseau atunci în drum spre front.

În ziua de 26 iunie, Rommel a fost avertizat pe de o parte că blindatele britanice și canadiene se puseseră în mișcare spre sud plecând de la Tilly-sur-Seulles, iar pe de alta că nu

se mai știa exact unde anume se aflau diviziile de infanterie anunțate. Părăsiseră probabil calea ferată pentru a o apuca pe șosea și înainta pe jos precum infanteriștii din anul 1870, ba mult mai încet decît ei din pricina hărțuirilor la care erau supuși de către vînătorii-bombardieri.

— În privința aceasta, a afirmat Rommel, contrariul m-ar fi mirat. Corpul 2 blindat SS va ataca deci cu sprijin redus. Sau mai degrabă, am putea spune acum, va contraataca.

Într-adevăr, anglo-canadienii înaintau spre sud destul de încet dar continuu. Statul major al lui Rommel era ținut la curent cu înaintarea aceasta atît pe cît o îngăduiau slabele mijloace de observație (nu exista observare aeriană), grăbind totodată pregătirea și instalarea Corpului 2 blindat SS. În dimineața zilei de 29, cele 250 de tancuri și cele 100 de autotunuri ale acestei mari unități fuseseră concentrate în apropiere de Evrecy. Blindatele aliate își continuaseră înaintarea dar, din punct de vedere tactic, pentru germani situația nu era proastă, tocmai datorită acestei înaintări: tot ceea ce trecuse de șoseaua Caen-Aunay putea fi interceptat printr-un atac din flanc.

Militarii Corpului 2 blindat SS erau luptători încercați, care văzuseră destule pe cîmpiile Rusiei și în ținuturile rîpoase ale Ungariei. Călătoria lor pe meleagurile Franței, pe șosele începînd de la Paris, precum și cele cîteva zile petrecute în împrejurimile orașului Caen, adăugaseră experienței lor de luptători una de țintă pentru avioane. Nu văzuseră încă ce era mai rău.

În ziua de 29, ora 7 dimineața tancurile germane abia își părăsiseră adăposturile, pentru a intra în formații, cînd vînătorii-bombardieri s-au și năpustit asupra lor. Exploziile au zguduit pămîntul, jeturile de flăcări ale rachetelor au țîșnit asemenea unor raze ale morții. Tancurile s-au risipit.

Apoi, în scurt timp, au reintrat în formație. Dar după alte cinci minute, vînătorii-bombardieri se înființaseră din nou. Și iarăși tancurile s-au dispersat.

Toată dimineața s-a scurs în asemenea încercări și de fiecare dată avioanele se întorceau. În tancuri, oamenii își ieșeau din fire. În cele din urmă, formațiile s-au aflat de-a dreptul sub bombardament; tancurile înaintau în mijlocul exploziilor, prin nori de fum și praf.

Au străbătut astfel câteva sute de metri. Zguduirile pământului au devenit atunci și mai cumplite, gheizerele de pământ mai groase, mai înalte. Conducătorii tancurilor vedeau cum li se deschidea în față pământul, cum se căscau cratere, în timp ce alte mașini de luptă se pomeneau strivite ca sub izbitura unui ciocan uriaș: cuirasatele britanice interveniseră încă o dată în bătălie, la limita maximă a posibilităților eficace de lovire a tunurilor lor de mare calibru.

Tancurile germane încă nestrivite și necuprinse de flăcări, își urmau curajoase drumul prin câmpul pustiu, pisat de proiectile. Către jumătatea după-amiezii, peste o sută douăzeci erau scoase din luptă. Supraviețuitorii au văzut atunci căzînd asupra-le, primele proiectile care nu veneau din cer – erau cele trimise de tunurile antitanc britanice. Iar bombardamentul aerian nu contenea defel, nici cel al cuirasatelor. Formațiile de tancuri germane au fost rupte, nu mai existau legături radio, nu mai puteau primi ordine. Contraatacul era zădărnicit, ținut, înainte chiar de a fi putut ajunge în apropierea blindatelor aliate. Noaptea, ultimele tancuri germane s-au retras.

A doua zi dimineața, șeful Biroului G 2 al Grupului 21 de Armate i-a raportat lui Montgomery:

— Germanii nu se socotesc bătuți. Potrivit ultimelor observații aeriene și informațiilor pe care ni le-au dat agenții rezistenței franceze, ei grupează iarăși tancuri în spatele frontului.

Montgomery studia harta. Degetul lui a poposit exact sub numele unui sat situat la încrucișarea a două drumuri: Villers-Bocage. Apoi l-a chemat la telefon pe Eisenhower. La un sfert de oră după aceea s-a luat o hotărîre care constituia

o noutate absolută în război: hotărîrea de a folosi în cîmpul tactic bombardierele grele.

Villers-Bocage reprezenta un punct de joncțiune al axelor de aprovizionare germane. Blindatele inamice de întărire trebuiau să treacă în mod obligatoriu pe acolo. Era vorba de executarea într-un timp foarte scurt a unui bombardament menit să distrugă blindatele germane aflate în satul acesta de răspîntie și să doboare casele. Astfel fluviul de tancuri menite să plece la atac avea să fie zăgăzuit. Blindatele aliate ar fi putut atunci, profitînd de efectul surprizei acestei lovituri de măciucă, să atace, la rîndul lor, din flancuri și să străpungă frontul inamic.

Metoda folosită de aviație trebuia să fie cea a „bombardamentului în covor” (*carpet bombing*): să arunce, într-un minimum de timp, un număr maxim de bombe într-un spațiu determinat.

Operația a avut loc în aceeași zi. Trupele britanice și canadiene au văzut trecînd pe deasupra lor primul val de bombardiere grele Halifax și Lancaster. Avioanele pierdeau din înălțime și coborau în pantă lină spre satul care părea o jucărie așezată între fagi și meri. Un uruit formidabil a zguduit văzduhul, care s-a umplut de fum și praf. Bombardierele s-au îndepărtat; dar al doilea val și-a și făcut trecerea în vuiet de motoare. Neîntreruptă era succesiune de zguduituri. Operația a fost condusă cu rapiditate. Mii de tone de bombe au căzut pe răspîntia aceea. Totul s-a încheiat în douăzeci de minute.

Atunci, blindatele aliate au primit ordin să înainteze.

Tancurile din vîrful coloanei nu parcurseseră nici cinci metri, că proiectilele au și început să cadă în plin peste ele. Trăgeau tunurile de pe tancurile germane. Cele aflate în Villers-Bocage la începutul bombardamentului fuseseră distruse, dar celelalte se răspîndiseră de o parte și alta a răspîntiei, în cîmpul acela brăzdat de tufărișuri, de unde își și trage numele regiunea: bocage – tufăriș. Răspîntia era blocată atît pentru blindatele aliate cît și pentru cele germane, iar în

jurul ei, inamicul rezista. Înaintarea-fulger nu era cu putință. Trebuia să înceapă o nouă luptă de tancuri și din nou trebuia să se apeleze la vânătorii-bombardieri.

Aflînd rezultatul, Montgomery a declarat:

— Vreau să ocup orașul Caen și îl voi ocupa. Știu că germanii vor angaja în sectorul acesta tot ce vor putea. Strategic vorbind, cu atît mai bine. Voi face, la rîndul meu, ceea ce trebuie.

...La 29 iunie, dimineața, în timp ce tancurile Corpului 2 blindat SS se străduiau, sub bombardament aerian, să reintre în formație de luptă, Rommel se afla lîngă von Rundstedt, într-o mașină care alerga cu toată viteza pe o șosea din Bavaria, în direcția Berchtesgaden.

Cu cîteva zile înainte, cei doi mareșali ceruseră o nouă audiență lui Hitler. Socoteau că, în condițiile actuale, nu mai era posibil să se continue apărarea frontului de vest.

Răspunsul nu sosise decît în ajun, seara (28 iunie):

„Veniți imediat. Interzis a se lua avionul.“

Mașina gonise toată noaptea. La ora 11, călătorii pășiră peste pragul vestitului foișor alpestru.

— Führerul vă va primi la începutul după-amiezii, le-a spus generalul Schmudt, întîmpinîndu-i.

Cei doi mareșali au luat masa în tovărășia unui aghiotant. Rommel se străduia să nu-și arate dezamăgirea și iritarea. Von Rundstedt contempla, visător, peisajul.

Prînzul s-a încheiat, timpul continua să se scurgă. Una, două, trei ore. Hitler nu era de văzut. Cînd și cînd generali ori aghiotanți veneau să-i salute pe cei doi mareșali, discutau cu ei cîteva clipe, plecau. Nici o aluzie la audiență. Ce să însemne toate astea? Orele se scurgeau mai departe. Rommel și Rundstedt s-ar fi putut simți în pielea soiului aceluia de solicitori lăsați atît de mult să aștepte, încît pînă la urmă sînt chiar dați uitării. Abia la ora 6 l-au văzut pe generalul Schmudt întorcîndu-se; părea stingherit:

— Führerul a fost foarte ocupat...

În timp ce intrau în salonul cel mare, von Rundstedt și Rommel au înțeles că partida lor era grav compromisă: Hitler nu era singur. Îl înconjurau vreo zece militari, printre care Keitel și Jodl, precum și SS-iști. În fața grupului acestuia, de cel puțin cincisprezece oameni, cei doi apărători ai frontului de vest au fost invitați, pe un ton glacial, să-și expună obiectul vizitei.

Von Rundstedt a sugerat, cu cea mai mare diplomație posibilă, că obiectul era extrem de tehnic și delicat, că ar fi poate mai bine ca discuția să aibă un caracter particular.

— Nu, este inutil, a spus Hitler. De altfel, nici nu am timp.

Ca și la Margival, von Rundstedt l-a invitat pe Rommel să ia el întâi cuvântul, în calitate de comandant al frontului.

Cererile, asemenea celor de la Margival, erau următoarele: o mai mare autonomie, o mai mare libertate de manevră, o repliere la răsărit de râul Orne, ajutorarea forțelor Armatei a XV-a (cea de la nordul Senei). Felul în care evolua situația dădea cererilor acestora un caracter de necesitate absolută. Rommel și-a dezvoltat cu fermitate argumentația, dar cu mult calm. Von Rundstedt îl sprijinea. Hitler își și arborase expresia de om sîcîit:

— Nu voi aproba niciodată războiul de mișcare pe care îl propuneți! De altfel, dacă anglo-saxonii dispun de atîta aviație cum pretindeți, nu puteți duce un asemenea război. Trebuie să-l blocați pe inamic în capul său de pod, să-l hărțuiți acolo, să-l epuizați. Folosiți toate metodele de guerilă...

Rommel îi aruncă lui von Rundstedt o privire. Guerilă! Chiar și numai cuvîntul acesta demonstra, într-un chip înnebunitor, pînă la ce punct șeful suprem nici nu avea măcar habar de caracterul luptelor din Normandia: guerilă împotriva aceluși număr imens, de tunuri și tancuri, împotriva norilor de avioane! În spatele mareșalilor din vest, ceilalți militari cu grade mari ascultau impasibili, doar unii dintre ei arătînd oarecare interes profesional...

— Chiar pentru apărarea în felul acesta, disperat, a terenului și tot vom avea prea puține efective peste cîteva zile,

a spus Rommel.

— V-am trimis trei divizii blindate! Le-am chemat de pe frontul de răsărit!

— Sînt insuficiente. Trebuie să dispunem de Armata a XV-a.

Hitler a lovit, atunci, cu pumnul în masă:

— Niciodată! Nu vreau să las descoperit Pasul Calais. Nu vreau să descopăr toate fronturile, ca să vă satisfac vouă cererile. Puteți rezista cu ceea ce aveți și asta nu va cere decît puțină vreme. Fața războiului se va schimba curînd.

Hitler s-a ridicat de pe scaun și a început să umble bodogănind. După ton, după primele cuvinte, von Rundstedt și Rommel înțeleseseră că șeful suprem al armatelor germane lăsa, încă o dată, să vorbească în locul său profetul: noi arme, minunate, aveau să pulverizeze Anglia și poate că nu numai atît; în scurt timp, succesele militare de pînă acum ale aliaților nu aveau să mai slujească la nimic, oriunde se vor găsi vor fi nimiciți. Victoria trebuia să fie o victorie totală.

Hitler repeta cuvintele victorie totală, cu exaltare.

— Nu putem crede într-o victorie totală, a spus Rommel. Germania este redusă la o defensivă disperată pretutindeni. Bombardamentele aliate ne vor lipsi, curînd, de tot materialul de război. Firește, ne mai putem apăra peste tot cu înverșunare. Dar răgazul astfel obținut nu trebuie irosit inutil. Trebuie folosit pentru a se pune capăt războiului din vest. Trebuie să încercăm să obținem pace în vest și să ținem frontul din est.

Cuvintele acestea au căzut într-o liniște cumplită. Nimeni nu-i vorbise vreodată astfel lui Hitler, cel puțin în public. Toți cei de față își îndreptaseră privirile spre fîhrer care, la rîndul său, îl privea pe Rommel cu o expresie violent ostilă, aproape dușmănoasă.

Cel care a rupt tăcerea a fost von Rundstedt. Și din nou îl aprobă și îl sprijini în spusele sale pe Rommel. Cei doi mareșali din vest își implorau literalmente șeful suprem să deschidă ochii asupra situației generale din Germania și să

pună capăt războiului. Hitler îi asculta fără să răspundă. La sfârșit a înălțat din umeri:

— Totul ar merge mult mai bine dacă ați consimți să luptați mai bine.

După asemenea cumplit de nedrepte cuvinte de încheiere von Rundstedt și Rommel au fost nevoiți să părăsească încăperea. Primul era cel mai vechi dintre mareșalii germani; celălalt, cel mai popular, un fel de erou național. Hitler nici nu-i chemase măcar la masa lui în jurul căreia se aflau totuși destul de mulți, arătându-le, cu brutalitate, că nu putea să le dăruiască mai mult timp decât atât. Au plecat în aceeași seară.

A doua zi Keitel a telefonat de la Berlin lui von Rundstedt, ca să întrebe ce se mai știa despre contraatacul blindatelor germane.

— A eșuat, a spus von Rundstedt. A fost dezarticulat sub loviturile aviației și artileriei aliate. Am pierdut o sută cincizeci de tancuri.

— Dar Cherbourg?

— Dinspre partea aceea nu poate interveni ceva nou. Acolo se găsesc americanii.

Glasul lui Keitel păru dintr-odată disperat:

— Ce o să ne facem? într-adevăr, ce o să ne facem?

Von Rundstedt tăcu vreme de câteva clipe, după care, cu glas rece, impasibil:

— Ce o să faceți? Pace, turmă de idioți! Ce altceva s-ar putea face?

Și, calm, a pus receptorul în furcă.

A doua zi, o mașină a Marelui Cartier General de la Berlin a sosit la Saint-Germain. Ofițerul care a coborât din ea era locotenent-colonelul Bormann, al doilea aghiotant al lui Hitler. Introdus la von Rundstedt, el i-a spus că era însărcinat să-i remită, din partea fűhrerului, o nouă distincție: frunzele de stejar ale Crucii de fier.

— Am și o scrisoare de la fűhrer, a adăugat el.

Scrisoarea îl vestea pe von Rundstedt că era eliberat din funcția sa de comandant, „din motive de sănătate”.

Peste două zile, von Rundstedt s-a dus la La Roche-Guyon, pentru a-și lua rămas bun de la Rommel.

— La urma urmei, i-a spus el, sînt un om bătrîn. Nu sînt supărat că nu voi avea de trăit la un post de comandă teribilă

73

catastrofă care se pregătește.

Înlocuitorul lui, mareșalul von Kluge, a apărut la postul de comandă al lui Rommel, la La Roche-Guyon, în ziua de 5 iulie. În vîrstă de șaizeci și unu de ani, scund, spătos, dar palid, jucînd rolul omului dur, pentru a-și ascunde emoția pe care se împotriva să și-o mărturisească pînă și sieși. Un militar foarte capabil, dar mai puțin fericit decît von Rundstedt: comandase un Grup de armate în Rusia.

Înainte de a-l trimite în Franța, Hitler îl ținuse departe de lume, vreme de două săptămîni, la Berchtesgaden, convingîndu-l că în vest totul mergea prost din vina celor doi mareșali. Von Kluge a început deci prin a adresa lui Rommel un fel de mic discurs pregătît, în care expunea teoria aceasta și în care sublinia ideea că Rommel nu se mai bucura de întreaga încredere a fîhrerului din cauza pesimismului și a individualismului său, într-adevăr excesive. Și a spus în încheiere:

— Dumneata, mareșale Rommel, trebuie să-mi dai de aci înainte ascultare deplină. Așa te sfătuiesc!

— Nu cumva ești puțin nebun? l-a întrebat Rommel.

Replicile „înfocatei discuții” care a urmat nu se cunosc textual, întrucît von Kluge l-a rugat în clipa aceea pe șeful de stat major al lui Rommel să iasă din încăpere. Dar glasurile au fost auzite. Și s-a știut după aceea că Rommel îi ceruse lui von Kluge să retracteze, în scris, spusele de la început și să raporteze Berlinului discuția.

— Te sfătuiesc să nu faci nici o apreciere privitoare la situația din vest înainte de a fi dobîndit o experiență personală în problema aceasta, a adăugat Rommel. Dacă vrei, vom organiza de îndată prima dumitale inspecție pe front.

Von Kluge a pornit în inspecție la 6 iulie. Când s-a reîntors, după treizeci și opt de ore, i-a prezentat pe loc lui Rommel scuzele sale:

— Totul este așa cum mi-ați spus. Am fost înșelat de către führer și de către Keitel. În pofida tuturor informațiilor pe care le primește, führerul trăiește ca într-un vis. Când îl scoți din el, ca să-i spui că ceva nu merge, caută imediat un țap ispășitor. Ar fi trebuit să bănuiesc toate astea, căci același lucru se întâmplă și pe frontul de răsărit.

Când Montgomery, vorbind despre sectorul din Caen, a spus: „Și eu voi face exact ce trebuie”, nu s-a lăudat. La 2 iulie 1944, aliații aduseseră pe pământul Normandiei aproximativ un milion de oameni, 171.500 vehicule și aproape 600.000 tone de aprovizionări. Războiul de uzură din sectorul estic al frontului nu-i speria. Înaintarea spre Caen continua.

Divizia a 3-a canadiană și-a început înaintarea în direcția Carpiquet, în zorii zilei de 4 iulie, prin noroaie și pe o ploaie intermitentă. Artileria zguduia pământul. Tancurile treceau primele prin câmpuri, într-un vuiet de motoare. Infanteria le călca pe urme, desfășurată în grupuri mici. Când exploda câte un proiectil de-al inamicului, o jerbă de pământ țîșnea, apoi, imediat, se înălța o coloană de fum. Uneori, câte un tanc lovit începea să ardă. Flăcările galbene-roșii străluceau ciudat prin ceață și ploaie; panglici de fum alb se desfășurau topindu-se în văzduh. Alteori, exploda o mină, spulberînd pământ. Dacă se traversa o cărare puteau fi văzuți germani morți culcați prin băltoace.

Peisajul purta urmele tirului de baraj din timpul nopții. Se trecea pe lângă ferme și case prăbușite, fără acoperișuri, dintre care unele mai ardeau. Câmpurile erau ciuruite de pîlnii. Ori de câte ori trupele tăiau un drum ori mergeau de-a lungul lui scurtă vreme, erau nevoite să ocolească carcace răsucite de mașini și camioane calcinate. Alte camioane erau doar răsturnate, iar încărcătura revărsată în jur: bidoane,

cutii de tablă sau lăzi din carton rupte, din care ieșeau documente militare, teancuri de corespondență. Morții fuseseră ridicați din mijlocul drumului și depuși pe iarbă, la marginea drumurilor.

Dintr-odată, mai multe tancuri germane au țîșnit dintr-un pîlc de arbori, vreo cinci sau șase, urmate de infanteriști care alergau prin spatele copacilor și ale gardurilor vii. Tunurile antitanc canadiene începeau să tragă furioase, unul sau două tancuri germane se opriră, altele continuau, înaintînd uneori pînă la o distanță mai mică de un kilometru. Arteziene de pămînt țîșneau pretutindeni. Apoi oamenii auzeau pe deasupra capului bubuitul vîntătorilor-bombardieri. Cîtă ușurare! Nu se așteptaseră la ajutorul acesta pe o asemenea vreme.

Tancurile germane nu se mai vedeau – doar o masă de fum și pămînt răscolit, străbătută de fulgerele rachetelor. Cînd vîntul împrăștia fumul, tancurile puteau fi văzute din nou: răsturnate, turtite, mușcate de flăcări. Cele neatinse se îndepărtau. Contraatacul fusese respins.

Înaintarea aceasta era întretăiată de halte; nu era deloc rapidă. Oprirea se făcea în apropierea cîte unui cătun din care țîșnea focul tunurilor și automatelor. Infanteriștii se adăposteau în spatele gardurilor vii. Tancurile înaintau mai încet trăgînd asupra caselor...

„La 7 iulie, am cerut ajutorul Comandamentului aviației de bombardament pentru sprijin apropiat în înaintarea spre Caen, a scris Montgomery. Pentru cele trei divizii de atac, planul consta în a converge spre Caen, a curăța cea mai mare parte a orașului la vest de rîul Orne și a ocupa podețele de peste rîu. Bombardamentul preliminar trebuia să distrugă pozițiile defensive și pozițiile de artilerie inamice și să izoleze trupele germane din linia întîi de spatele frontului. Bombardamentul trebuia să aibă loc chiar înainte de asalt, dar prevederile meteorologice nefavorabile au modificat

planul: avioanele au fost trimise asupra obiectivelor în ziua de 7 iulie, între 21,50 și 22,30.

Caen mai suportase un bombardament dur în ziua de 6 iunie. La 7 iulie, în cincizeci de minute, 2.200 de bombardiere grele au aruncat 7.000 tone de bombe asupra orașului și a împrejurimilor sale. La bombardament a participat și artileria cuirasatelor.

Atacul terestru a început în ziua de 8 dimineă. În seara aceleiași zile tancurile și blindatele Diviziei 3 canadiene au ajuns la porțile vestice ale orașului Caen. În dimineă de 9 iulie, orașul a fost din nou bombardat. Divizia a 3-a britanică a pătruns pe la nord-est, a ajuns în zona docurilor și a făcut joncțiunea cu canadienii. Podurile de peste râu erau fie distruse, fie blocate la extremități de grămezile pe care le formau ruinele. Germanii mai rezistau ferm pe malul estic al râului Orne.

Bombardamentul din ziua de 7 se dovedise eficace în jurul orașului, căci distrusese o parte din blindatele germane ce se găseau acolo ca rezervă: au fost proiectate în pîlniile făcute de bombe, asemenea unor jucării. Dar, așa cum au explicat numeroși corespondenți de război britanici și americani, cu deosebire generalul-maior J.F.C. Fuller în *The Second World War*, toate bombele aruncate asupra orașului în cursul celor trei atacuri aeriene și care au făcut mii de victime au însemnat o acțiune zadarnică: germanii nu se aflau în Caen. Nu încercaseră deloc să rămână în oraș și să lupte acolo.

Între timp Montgomery lansase un nou ordin: „Un atac de ruptură împotriva liniilor germane la răsărit de Caen va avea loc de îndată ce forțele noastre se vor fi regrupat. Va fi precedat de o pregătire de aviație”.

Atacul a fost fixat pentru data de 18 iulie. Iată care a fost, de data aceasta, planul – cu totul inedit – al pregătirii de aviație.

În primul rînd, bombardierele grele aveau să arunce bombe explozive pe laturile exterioare ale spațiului neted care ar arăta ca o bază de plecare a blindatelor aliate.

Bombardamentul acesta trebuia să distrugă blindatele inamice ce ar fi putut interveni cu tunurile lor antitanc în flancurile dispozitivului de atac. Între cele două ziduri de bombe explozive, bombardierele mijlocii aveau să arunce bombe „antipersonal” cu fragmentație mare (fără să facă în pământ cratere), pentru a interzice orice intervenție pe bază. Apoi, tancurile aliate puteau să înainteze, protejate de un baraj mobil de artilerie.

În seara zilei de 17, vicemareșalul Aerului, Broadhurst a întrunit pe corespondenții de război aliați spre a le expune următorul program:

— O mie de avioane „Lancaster” și „Halifax” (britanice) vor începe treaba mâine în zori. Le vor urma apoi o mie cinci sute de „Fortărețe” și „Liberator”, aparținând Armatei a VIII-a aeriană S.U.A., apoi șase sute de bombardiere mijlocii britanice și americane; în sfârșit, totalitatea vânătorilor-bombardieri ai Armatei a IX-a aeriană S.U.A. și ai Armatei Aeriene tactice britanice. Veți asista la cea mai puternică concentrare aeriană realizată pînă astăzi în vederea sprijinirii unui atac terestru. Vor fi aruncate douăsprezece mii de tone de bombe, din care cinci mii în patruzeci și cinci de minute. Totodată, înainte de atac, va avea loc un puternic bombardament naval.

Așa s-a și întîmplat. Fenomenalul bombardament al zonei de plecare la atac a constituit, fără îndoială, un spectacol fără precedent în istoria războiului terestru. Cele două flancuri ale pistei prevăzută a fi folosită de către tancuri a fost transformată în lungi spații lunare, în care nu mai putea fi recunoscut, într-adevăr, nimic, din care orice viață vegetală dispăruse. Însăși pista a fost măturată de miile de explozii ale bombelor brizante. Iar mult mai în față, proiectilele cuirasatelor stăvileau orice concentrare germană în vederea vreunui contraatac...

Tancurile aliate au început a înainta, precedate de perdeaua de proiectile mai ușoare ale artileriei terestre.

S-au pomenit, atunci, sub focul lateral al tunurilor antitanc germane.

Organizatorii formidabilei pregătiri prevăzuseră totul, în afară de remarcabila mobilitate a blindatelor germane. Acestea nu se găsiseră sub bombardamentul devastator, care nu distrusese decît puține dintre ele. Se îndepărtaseră în mare viteză de zona bombardată, așteptaseră sfîrșitul potopului, și cu îndrăzneală și abilitate, se întorceau la fel de repede, pentru a trage în flancurile a sute de tancuri și vehicule britanice care traversau cîmpia.

Cele doua divizii germane (divizia 16 terestră a Luftwaffe-i și 21 blindată) care luaseră poziție în axul atacului aliat nu au putut să reziste bombardamentului naval prealabil și nici loviturii de berbece a primelor tancuri aliate. Dar blindatele aliate au trebuit să întoarcă și să se distanțeze între ele, pentru a face față atacurilor din flancuri, cu deosebire celui dat de Divizia 1 blindată SS „Adolf Hitler“.

Germanii își aruncau în acțiune toate forțele disponibile, blindate și infanterie. Reîncepea bătălia de poziție pe care Montgomery voise să o evite. Aceasta avea să dureze aproape patru zile. Aliații angajaseră cinci divizii de infanterie, trei divizii blindate, trei brigăzi blindate independente – mai mult de o mie de tancuri pe un spațiu de cîțiva kilometri. În ziua de 18, aproape 200 de tancuri aliate au fost scoase din luptă. În timpul nopții, pe cînd luptătorii tereștri uitaseră chiar și de existența Luftwaffe-i, vreo cincizeci de avioane germane au venit să arunce bombe asupra blindatelor britanice. Acțiunea nu avea să se mai repete, îndeosebi pentru motivul că a doua zi vremea proastă a limitat posibilitățile de zbor și a făcut imposibil orice bombardament. Aceasta însemna că aviația tactică aliată nu putea sau aproape nu putea interveni. Soldații de pe blindatele germane, scăpați de temutul inamic aerian, luptau cu înverșunare. Mai puțin numeroși, aveau să cedeze teren încet-încet.

Ploua în continuare, toată cîmpia din jurul orașului Caen s-a preschimbat într-o mare de noroi în care tancuri și

vehicule, aliate sau germane, abia puteau înainta. Bătălia deveni din ce în ce mai lentă. În sfârșit, încetă. Trupele lui Montgomery nu înaintaseră decît șapte kilometri.

Armata I americană, care trebuia să străpungă flancul de vest, se afla sub comanda generalului Bradley.

Numele Bradley este neînchipuit de răspîndit în regiunea Missouri. De aceea, mama micuțului Bradley, care s-a născut la 12 februarie 1893 la Clark (Missouri), a vrut să-i dea un prenume deosebit: i-a zis Omar. Omar Nelson. Prenumele acesta constituie, fără îndoială, singura notă excentrică ce s-ar putea desluși în personalitatea generalului. Simplu, modest și chiar voit șters, avea mai degrabă aerul unui profesor universitar sau al unui medic decît al unui militar, îndeosebi cînd purta ochelari. Cariera sa de ofițer de

74

infanterie care a absolvit West Point –ul nu oferă nici un episod ieșit din comun, pitoresc. Nu a făcut parte din corpul expediționar american în timpul primului război mondial. În 1942, el comanda Divizia 28 infanterie americană în tabăra Livingstone din Louisiana. Cînd aliații au debarcat în Africa, el a luat comanda Armatei a V-a americane, la care fuseseră atașate unități ușoare mobile din fosta armată colonială (goum) și ale corpului de voluntari francezi al generalului Magnan. Apoi Eisenhower i-a încredințat comanda primei componente americane (Armata I) care trebuia să ia parte la operația „Overlord.” Se pare că Eisenhower s-a înțeles totdeauna bine cu el. Competență, energie, calm imperturbabil – iată cuvintele pe care le folosea vorbind despre Bradley. Se înțelege că-i aprecia și rezerva, respectul ierarhic.

Omar N. Bradley nu fuma, bea moderat. Nu vorbea nici o limbă străină. Cartea sa preferată era *Ivanhoe*: o recitea o dată pe an. Era membru al congregației religioase Christian Church, mason, democrat. Personalitatea sa nu prea proeminentă nu-l împiedicase să devină un personaj de prim

plan în Statele Unite, căci, acționînd discret, nu pierdea niciodată din vedere ceea ce dorea să obțină.

La 30 iunie, Bradley i-a spus lui Eisenhower:

— Priviți harta. Peninsula Colentin, dacă o cercetăm din punctul de vedere al strategiei blindatelor, este în realitate un fel de insulă. O zonă mlaștinoasă o desparte de restul țării: mlaștina râului Vire, mlaștina Gorges și, aici, la vest, mlaștina din comuna Saint-Sauveur-le-Vicomte. În ce ne privește, nu poate fi vorba să începem marea noastră ofensivă din zona aceasta mlaștinoasă. Mai întîi trebuie să ne stabilim pe linia: Lassay-Périers-Saint-Lô. De acolo vom putea ataca cu toate forțele și străpunge.

Mișcarea spre linia cea mare a ofensivei a început la 4 iulie. În timp ce în est Montgomery lovea zdravăn în articulația de la Caen, americanii înaintau pe două șosele: La Haye-du-Puits-Lessay și Carentan-Périers. Înaintarea s-a dovedit lentă și grea. Totuși, din pricina terenului, de un fel anume, fizionomia luptelor din sectorul acesta a fost cu totul diferită de cea a bătăliilor de la Caen. Mărturia unui ofițer din Corpul 8 american ne dă o idee destul de precisă despre acest lucru:

„În ținutul acesta bătrîn, cîmpia se împarte într-o infinitate de cîmpuri foarte mici, despărțite prin garduri vii înrădăcinate în taluzuri mai înalte de un metru. Asta vrea să spună că artileria noastră divizionară nu ne putea sluji, la nimic, că nemții găseau în spatele acestor garduri vii poziții de apărare excelente, că, în sfîrșit, părăsind șoselele sau drumurile, pentru a ataca una din pozițiile acestea germane, tancurile noastre se aflau pe loc într-o postură de-a dreptul ridicolă: ridicate aproape vertical în fața gardului viu, descoperindu-și pîntecele vulnerabil în care germanii se și apucau să tragă și deci incapabile, în poziția aceasta, să se slujească de tunurile lor. Asta confirmă că nici tancurile nu ne-au susținut, mai ales la început.

Apoi, ne împotmoleam adesea în mlaștini nesfîrșite și eram siliți să traversăm cursuri de apă, mici, dar foarte

stînjenitoare, în timp ce, ascunși, germanii trăgeau în noi. Situația se asemena cel mai ades cu luptele împotriva Pieilor Roșii decît cu un război modern. Și, pentru a pune capac la toate, aproape în fiecare zi vremea era detestabilă, astfel că aviația noastră tactică nu putea nici ea să ne ajute. De altfel, cum ar fi putut deosebi grupurile noastre mici, care înaintau de-a lungul acelor garduri vii, de micile grupuri germane ascunse?

Cîteva lupte au fost într-adevăr extrem de aspre. În fața localității La Haye-du-Puits am fost opriți patru zile. Germanii luptau bine. Unul dintre prizonierii făcuți de noi ne-a repetat ceea ce colonelul care îi comanda regimentul explicase soldaților săi: Anglia era cumplit de răscolită de bombe V1, douăsprezece mii de englezi fuseseră deja uciși. Și în tabăra noastră circulau zvonuri extravagante, la scornirea cărora însă ofițerii noștri nu aveau nici o contribuție, ca de pildă: Hitler a murit, inamicul a fost nimicit pe frontul de răsărit, iar englezii înaintau atît de repede încît trebuiau să rechiziționeze autobuzele ca să poată transporta infanteria, Hitler nu a murit, dar cere pace... Una dintre știrile false care a produs agitația cea mai mare a fost aceea care a străbătut, pînă să ajungă la noi, întreg frontul – am știut abia după aceea – știre potrivit căreia în pivnițele unui castel luat germanilor s-ar fi găsit tot coniacul, care, la ordinele lui Eisenhower, a fost distribuit soldaților, cîte o sticlă de om. Amăgiri de soiul acesta îi mai făceau pe soldații noștri să uite, pentru o clipă, vremea scîrboasă, terenul dificil și lupta împotriva unui inamic mult prea adesea invizibil.

Puțin mai tîrziu, am văzut oprindu-se tancuri Sherman, care aveau fixate în partea din față două lame puternice din oțel tăios: lamele acestea erau menite a tăia gardurile vii și, într-adevăr, le tăiau foarte bine. Tancul putea trece astfel dintr-un cîmp într-altul menținîndu-se aproape orizontal, iar partea cea mai nostimă era că ducea apoi cu sine, în față, vegetația tăiată care îi servea astfel de camuflaj. Invenția

aceasta se datora, zice-se, unui sergent american pe nume Collins.“

La 15 iulie, Armata I americană atinsese aproape linia determinată de generalul Bradley, deși nici Lessay, nici Périers, nici Saint-Lô nu fuseseră încă cucerite. Saint-Lô a fost ocupat la 19 iulie, după un atac dat de două divizii. Dar vremea, care se menținuse aproape încontinuu urâtă, a devenit atunci de-a dreptul groaznică, exact ca în sectorul Caen, cu aceleași neajunsuri atât pentru blindate cât și pentru aviație. Avea să se mai scurgă o săptămână pînă la pornirea marii ofensive de străpungere.

La 15 iulie, Rommel a dictat un memorandum de trei pagini dactilografiate, destinat lui Hitler. Iată cîteva extrase din textul acela:

„Situația pe frontul din Normandia devine din ce în ce mai grea; ea tinde spre o criză gravă. Dată fiind asprimea luptelor, materialul extraordinar de puternic angajat de adversar, eficacitatea armei aeriene inamice, stăpîină absolută a zonei de luptă, pierderile noastre sînt atît de ridicate încît capacitatea combativă a diviziilor este pe cale să descrească rapid... În fața a 97.000 de oameni pierduți (2.360 ofițeri, printre care 28 de generali și 354 comandanți de unități) nu am primit decît o întărire de 6.000 oameni... Pierderile de material sînt și ele extrem de ridicate...”

„În ce privește trimiterea de întăriri, a devenit atît de precară din cauza distrugerii rețelei feroviare și a intervenției aviației inamice pe șosele și drumuri, încît nu putem face să parvină pe frontul din Normandia noi forțe vrednice de acest nume. Dimpotrivă, noi efective și cantități de material afluesc zi și noapte pe frontul advers...”

În condițiile acestea trebuie să ne așteptăm ca, foarte curînd, peste două-trei săptămîni, inamicul să străpungă frontul nostru atît de slab, pătrunzînd în adîncul teritoriului francez. Consecințele vor fi incalculabile.”

Recitindu-și textul dactilografiat, Rommel a adăugat la sfîrșit, cu mîna: „Sînt silit a vă ruga să trageți din această

situație concluzii imediate . În calitatea mea de cumandant-șef al Grupului de Armate, am datoria să vă spun deschis lucrul acesta.” Și a semnat: Rommel, feldmarschall.

Apoi a încredințat șefului său de stat major mesajul, ordonându-i să-l facă să ajungă la führer pe cale ierarhică, adică prin intermediul lui von Kluge, comandantul-șef din vest. După care a exclamat:

— I-am dat ultima șansă. Dacă nu vrea să tragă învățăminte, vom acționa!

Von Kluge – același von Kluge care cu două săptămîni înainte venise la La Roche-Guyon, vociferînd și acuzîndu-l pe Rommel de pesimism excesiv – a trimis textul-ultimatum, însoțit de o scrisoare în care declara anume: Vă trimit alăturat un raport al mareșalului Rommel... „În urma unor lungi discuții cu comandanții responsabili ai diferite fronturi, îndeosebi cu șefii S.S., am ajuns la concluzia că mareșalul Rommel avea din nefericire dreptate...” Von Kluge scria rîndurile acestea la 21 iulie. Vorbea de Rommel la imperfect, pentru că în momentul acela comandantul Grupului de Armate B nu mai era în stare să-și exercite funcția. Evenimente groaznice, senzaționale se desfășuraseră între timp.

La 17 iulie, către ora 18, Rommel se reîntorcea dintr-o inspecție de pe front, însoțit de doi ofițeri din statul său major. O formație de vînători-bombardieri aliați i-a zărit mașina pe drumul ce leagă Vimoutiers de Livarot și coborînd, a mitraliat-o. Șoferul, grav rănit, a scăpat volanul, iar mașina s-a izbit de un copac, a făcut un salt și s-a prăbușit într-un șanț.

Mareșalul Rommel, aruncat în apropierea mașinii, zăcea pe pămînt. Își pierduse cunoștința, acoperit de sîngele ce țîșnea din numeroasele răni ale feței, din ochiul stîng mai ales și de la gură. Părea să fi fost lovit la tîmplă. Nu și-a revenit nici după ce a fost dus la loc sigur. Totuși, nu murise. Îngrijit

la spitalul din Bernay, a fost transportat după cîteva zile la profesorul Esch, în Vésinet.

În ziua de 19, seara, mareșalul von Kluge a sosit la La Roche-Guyon, pentru a lua personal comanda Grupului de Armate B, în timp ce generalul Blumentritt rămînea provizoriu la Saint-Germain. La 20 iulie dimineața, von Kluge a plecat în inspecție pe front. În aceeași zi, la ora 17, Hans Speidel a primit la La Roche-Guyon un telefon de la Blumentritt:

— Hitler a murit. Generalul Beck a preluat comanda supremă.

Peste un ceas, posturile de radio germane anunțau că Hitler scăpase tocmai de la un atentat. Von Kluge a aflat aceasta tocmai cînd se reîntorcea. Seara, Hitler a vorbit el însuși la radio:

— Providența m-a ferit de rău într-atît de bine, încît pot continua să lucrez la marea operă a victoriei.

Istoria complicată a conjurației și a atentatului nereușit împotriva lui Hitler nu va fi relatată în această istorisire. I-am consacrat un capitol într-o altă carte de a mea: „Agonia

76

Reichului”. Aici nu voi reda decît foarte pe scurt drama, pentru a arăta incidența ei asupra războiului din vest în iulie 1944.

După ce și-a redactat mesajul-ultimatum către Hitler, Rommel spusese șefului său de stat major: „I-am dat ultima șansă. Dacă nu vrea să tragă învățăminte, vom acționa.” Rommel îi putea vorbi astfel lui Hans Speidel, întrucît, ca și acesta, făcea parte din complot. Rommel nu era decis să-l suprim pe Hitler, ci să-l facă să nu mai poată acționa – să nu mai poată dăuna, gîndea el. Din februarie 1944 se afla în legătură cu conjurații militare și civili care socoteau că, după ce Hitler va fi îndepărtat într-un fel sau altul, Rommel ar putea fi singurul om, în același timp popular în țara sa și

destul de stimat de Aliați, pentru a prelua puterea și a obține pacea.

De când luase comanda, șeful Grupului de Armate B pregătise și totodată condusesese lupta din vest, continuând să participe la complot. Ultimatum-ul său din 15 iulie marca, în cugetul său, capătul unei duble acțiuni: prin răspunsul său, Hitler avea să decidă el însuși urmarea. Gloanțele vânătorilor-bombardieri eliminaseră cu brutalitate pe cel care conjurații îl voiau ca șef.

Totuși, complotul urzit nu mai putea fi oprit, mecanismul fusese declanșat. La 20 iulie, Hitler a prezidat o conferință militară la Rastenburg, în Prusia orientală, într-un adăpost betonat. În ultima clipă, a hotărât să țină conferința într-un pavilion din lemn, învecinat. Bomba pregătită a fost depusă acolo. A explodat. Dar explozia, care ar fi fost fără îndoială aducătoare de moarte pentru cei aflați în adăpostul betonat, a zburătăcit acoperișul casei din lemn, astfel că Hitler a fost doar rănit. Timp de câteva ceasuri, conjurații l-au crezut mort și au pus în aplicare primele măsuri prevăzute în caz de succes. Rezultatul erorii lor avea să fie o sîngeroasă cascadă de execuții și sinucideri, urmată multă vreme de alte arestări și execuții.

La 20 iulie, către ora 19, generalul Heinrich von

77

Stülpnagel, comandant-șef în Franța, s-a prezentat la La Roche-Guyon, însoțit de trei ofițeri, printre care și generalul Blumentritt.

— L-am arestat pe generalul Oberg, șeful S.S. și întreg personalul nazist, i-a spus el lui von Kluge.

Acesta a sărit ca ars:

— Cum, nu știi că Hitler nu a murit?

— Știu că atentatul a dat greș. Dar acțiunea continuă.

Beck a luat comanda. Revolta mai poate reuși, dacă acționați. Puteți încheia imediat războiul în Vest, la nevoie capitulând.

— Imposibil. Asta n-ar sluji la nimic.

Von Kluge era la curent cu complotul, dar fără să fi participat la el. Odată Hitler eliminat, ar fi trecut în tabăra conjuraților. Se gîdea că acum totul eșuase, că a continua rebeliunea ar fi o nebunie. Heinrich Stülpnagel a încercat zadarnic să-l facă să-și schimbe părerea.

— Trebuie să te reîntorci la Paris, să-i eliberezi pe Oberg și pe SS-iști, a spus von Kluge. Este un ordin.

Totuși, i-a reținut pe vizitatori la cină. Masa luată la lumina feștilelor (bombardamentele întrerupseseră curentul), s-a desfășurat într-o tăcere sinistră. După aceea, von Stülpnagel a luat drumul Parisului.

În aceeași noapte, a fost destituit de la comanda sa și chemat la Berlin prin telefon „pentru raport”. A părăsit Parisul la 21 iulie dimineața. În apropiere de Verdun a ordonat oprirea mașinii, a coborît și și-a tras un gloate în cap. Nu a izbutit decît să-și piardă vederea. A fost transportat la spitalul din Verdun, unde o operație făcută urgent i-a redat vederea unui ochi. În timp ce își revenea din anestezie, înainte de a-și fi recăpătat cunoștința, a strigat de mai multe ori numele lui Rommel. Ofițeri ai Gestapoului l-au dus la Berlin. Pentru el drama nu se încheiase – nici pentru alții, după cum vom vedea.

XIX

STRĂPUNGAREA

În timp ce se desfășura bătălia Normandiei, plămădită din plecări hotărîte și opriri bruște, din cumplite bombardamente aeriene, din dueluri de artilerie, bătălii de tancuri și

ambuscade de infanterie, totul încheindu-se printr-o înceată înaintare a aliaților, ampla mișcare a consolidării armatelor britanice nu înceta nici o secundă. Navele de transport, cargourile și L.S.T.-urile debarcau continuu noi divizii și material pe cheiurile portului Cherbourg și anume pe cele curățate mai întâi, pe debarcaderele portului artificial de la Arromanches, la Courseulles și Porten-Bessin și chiar pe anumite plaje de asalt amenajate, organizate, ca să zicem așa reconstruite. Alte convoaie traversau neîncetat Canalul Mîneei, venind din Anglia. Nici pe pămîntul Regatului Unit mișcarea nu contenea; unele după altele unitățile primeau ordin să plece și se puneau în mișcare: zonă de concentrare, tabără de triere, tabără de îmbarcare.

Ordinul de plecare a sosit la Cartierul general al Armatei a III-a americane în ziua de 3 iulie. Statul major trebuia să părăsească a doua zi Salisbury și s-o pornească în direcția coastei de sud. După ce a citit mesajul, generalul comandant al Armatei a III-a i-a adunat pe ofițeri și le-a spus:

— Domnilor, a sosit în sfîrșit momentul pe care l-am așteptat atît de mult și pentru care ne-am instruit atîta vreme. Mîine plecăm la război. Vă felicit. Și vă prezic că numele voastre și numele Armatei a III-a vor rămîne în Istorie – sau în listele Biroului de decese. Mulțumesc. Noapte bună.

Bărbatul care se exprima astfel era generalul George A. Patton.

Patton și-a frînt gîtul într-un accident de mașină, în Germania, la 9 decembrie 1945. Paralizat aproape în întregime, el a murit după unsprezece zile, la 60 de ani. A fost înmormîntat în cimitirul militarilor americani, la Hamm, în Luxemburg, pe drumul istoric al Armatei a III-a spre victorie.

Dintre șefii militari americani, singurul mai admirat a fost Mac Arthur, dar cel mai atacat, Patton. Din toate mărturiile fizionomia lui apare atît de vie, încît și astăzi îți este greu să-ți închipui că a murit și să vorbești de el la trecut. Revezi parcă pe bărbatul înalt și chipeș, cu înfățișare, athletică, în pragul a șaizeci de ani, cu părul argintiu, tăiat scurt, cu expresie virilă

și voit marțială, cu ținută impecabilă: chiar și în toiul bătăliei uniforma lui părea scoasă de la călătorie, curelele lustruite, casca strălucitoare; dacă își descoperea vreo pată de noroi, generalul se schimba de îndată ce ajungea la cartierul său general; totdeauna înmănușat, sau cu mănușile în mână. Și să nu uităm, mai cu seamă să nu uităm cele două faimoase pistoale cu pat încrustat, aceste două arme prețioase prinse de centură pînă și la recepțiile mari, pînă și în fața regelui la Buckingham Palace.

Sosit pe pămînt francez, Patton s-a adresat astfel trupelor sale:

— Americanilor le place să lupte, e în tradiția lor. Toți americanii adevărați iubesc agitația și vuietul bătăliei. Vă aflați aici, astăzi, pentru trei motive: în primul rînd, pentru a vă apăra căminul și pe cei ce vă sînt dragi; în al doilea rînd din respect pentru dumneavoastră înșivă, întrucît n-ați dori să fiți nicăieri în altă parte într-un asemenea moment; în al treilea rînd pentru că sînteți bărbați adevărați și pentru că bărbații adevărați iubesc lupta. Americanii joacă pentru a cîștiga. America n-a pierdut și nu va pierde niciodată un război, pentru că însăși ideea de a pierde este insuportabilă unui american.

Patton nu făcea probabil nici un efort pentru a găsi cuvintele și tonul cu care își rostea proclamațiile; toate acestea le gîndea cu adevărat; americanul despre care vorbea era el însuși.

Se născuse într-o fermă, la San Gabriel, în California, la 11 noiembrie 1885. Școala a făcut-o la Pasadena, după care a intrat la Institutul militar din Virginia. Elev slab, student slab, era stăpînit de două pasiuni: bărcile cu pînze – devenise cîștigător la regate – și sportul în genere. La Jocurile Olimpice din 1912 de la Stockholm, la terminarea cursei de cros de patru mii metri a pentatlonului, cîștigătorul, un suedez, a făcut un efort atît de mare încît s-a prăbușit mort în fața tribunei regale. Al doilea, care îl urma la cîțiva metri, nu s-a prăbușit: era Patton. În ajunul finalei a stabilit un nou record

mondial la tir. Pentru ansamblul pentatlonului modern, care cuprinde tir, scrimă, natație, călărie și cros, el s-a clasat al cincilea din patruzeci și trei. Bun călăreț, el venise să studieze scrima în Franța, la Saumur.

În 1917 s-a imbarcat pentru Franța, ca membru al

78

statului major al lui Pershing , de unde a fost detașat pentru a urma noi cursuri, de data aceasta la Școala franceză de tancuri. După care a organizat comandamentul trupelor de tancuri americane și a luat parte, în calitate de comandant al brigăzii 304, la ofensiva de la Saint-Mihiel, din septembrie 1918. Grav rănit la o lună după aceea, în Argonne, a primit

79

„Distinguished Service Cross“ .

La reîntoarcerea sa în Statele Unite a redevenit un timp cavalerist, dar acum era evident faptul că rolul cavaleriei avea să-l ia blindatele: în 1940, generalul de brigadă Patton comanda Corpul 1 blindat. Își instruia subordonații să suporte temperaturi groaznice fără să bea, fără să mănânce, la Centrul de Instrucție pentru acțiuni în deșert, la Indio, localitate din California. El este cel care a comandat primul eșalon american debarcat pe coasta marocană la 8 noiembrie 1942. În Tunisia a condus în bătălie cel de al doilea Corp american; în Sicilia și în Italia, Armata a VII-a.

— Dacă vreți ca o trupă să lupte pînă la jertfire, spunea el ofițerilor săi, pășiți în fruntea ei, conduceți-o. O trupă este ca o macaroană, nu o poți împinge, trebuie să o tragi.

În numele acestui principiu venea foarte des în linia întâi sau, mai degrabă, în fruntea coloanelor sale. Pe scurt, era un soldat. Aprecierile lui Eisenhower privind calitățile sale de general erau acestea: „Un mare șef, specializat în exploatarea unei situații mobile” sau „Fin strateg, care a apreciat totdeauna, la justa ei valoare, rapiditatea în conducerea operațiilor”. Patton avea să-și dovedească mai apoi virtuțile,

cu prilejul contraatacului de la Bastogne, al ofensivei spre Rin, la Koblenz și în Sarre.

Cînd Eisenhower i-a încredințat Armata a III-a americană în cadrul operației „Overlord”, Patton își dovedise deja însușirile în Africa, în Sicilia și în Italia, reputația sa de războinic valoros era stabilită nu numai în rîndurile militarilor, ci și în cele ale publicului. În același timp, își crease împotriva sa, încă de la data aceea, un val mare de nepopularitate și fusese cît pe ce să ajungă în fața Curții Marțiale. Cînd numele său era rostit în fața unor fete americane, aveau obiceiul să spună:

— Îl detest pe Patton. Lovește soldații răniți.

Patton este autorul „palmei care s-a auzit în lumea întreagă”, potrivit expresiei gazetarilor americani, și nu ar fi cu putință să-i schițezi portretul fără să amintești gestul acesta nefericit, care i-a marcat, cu siguranță, cariera.

Lucrurile s-au petrecut în Sicilia, în august 1943. Patton vizita un spital. L-a întrebat pe un soldat care nu se vedea a avea vreo rană:

— De ce ești spitalizat?

— Domnule general, cred că din cauza nervilor.

Cînd și cînd, puteau fi văzute cazuri de „prăbușire nervoasă” în rîndurile soldaților din cel de-al doilea război mondial, iar americanii nu erau scutiți de ele. Totuși, Patton a făcut pe loc o criză: „El însuși fusese supus unor puternice zdruncinări nervoase în timpul unei lungi perioade”, a scris Eisenhower. „Dar nega, de bună credință fiind, existența unor depresiuni sau nevroze ce urmau după tensiunea din timpul luptelor.” Încă furios după ce îl văzuse pe deprimat și după ce i-a reproșat fără milă nevolnicia, Patton a zărit încă un soldat nerănit.

— Dar dumneata?

— Depresiune nervoasă, domnule general.

De data aceasta, atît de puțin și-a putut stăpîni enervarea, încît l-a lovit pe soldat cu dosul palmei. Casca omului s-a clătinat și s-a rostogolit pe jos. Atunci, medicii și infirmierele,

înfrînându-și rezerva firească în fața unui comandant-șef, s-au interpus între Patton și soldat. Tot Eisenhower povestește. Există mai multe versiuni ale acestui incident, mai mult sau mai puțin severe pentru Patton: după unii, l-ar fi scuturat pe soldat ca pe un prun, înainte de a-l face „groggy”, dîndu-i o palmă formidabilă; după alții, nu ar fi făcut altceva decît să schițeze gestul. După o verificare a mărturiilor, versiunea lui Eisenhower mi se pare cea mai exactă.

Să pălmuiești un soldat, rănit sau nu, reprezintă neîndoios un gest necugetat din partea unui general, dar este lesne de închipuit că, în cursul unui război atît de mare, gestul lui Patton ar fi putut trece aproape neobservat, înăbușit de autoritățile locale. Personal, sînt sigur că au mai fost distribuite ici, colo niște palme și în alte armate, și că treburile acestea au fost clasate. Dar medicul șef al spitalului american i-a adresat lui Eisenhower un raport „oficios”. Asta încă nu era nimic: corespondenții de război, alertați de către unul dintre ei, numit Drew Parson, s-au năpustit în spital, au pus întrebări personalului.

Relatarea pe larg a istoriei ar necesita scrierea unui capitol lung: au existat mai multe comunicate oficiale, apoi o anchetă după care Eisenhower a luat măsuri: „Mai întîi, i-am dat lui Patton un vot de blam sever printr-o scrisoare în care îl informam că un alt scandal de aceeași natură l-ar scoate imediat de la comandă. L-am mai informat că, de voia să-și păstreze postul de la comandă în teatrul meu de operații, trebuia să prezinte scuze oamenilor insultați. Am mai cerut să facă același lucru cu întreg personalul spitalului prezent în momentul incidentului. În sfîrșit i-am mai ordonat să se prezinte în fața ofițerilor și a unor grupe reprezentînd pe militarii diviziilor sale și să-i asigure că cedase unui moment de impulsivitate și că respecta situația lor de luptători ai unei națiuni democratice. Toate acestea, Patton le-a făcut imediat.”

Trebuie să fim de acord că penitența era bogată. Totuși – mai cu seamă din cauza cîtorva false manevre comise de statul major suprem la început: cenzură parțială, informații

îndoielnice – presa nu a dezarmat și a exploatat îndelung incidentul: în noiembrie la posturile de radio se mai vorbea încă de acest lucru. Și la comitetul pentru probleme militare al senatului american palma din Sicilia a fost din nou amintită, iar Patton se văzu, în afară de asta, acuzat de a fi „vorbit cu brutalitate unui soldat pe câmpul de bătaie, fiindcă nu purta jambiere regulamentare întrucât avea gleznele umflate” și de a fi „tras, în Sicilia, într-un catâr al unui țăran, fiindcă trecea pe un pod militar”. Acest ultim motiv l-a făcut pe unul dintre autorii raportului să ceară pentru Patton trimiterea în fața Curții Marțiale! Ce făcuse oare valorosul general de trezise atâtea dușmăanii? Poate că, pur și simplu, devenise antipatic corespondenților de război și anumitor oameni politici pe care apostrofările lui prea puțin „democratice” îi scotea din fire. Pe alții îi exaspera dandysmul său războinic, pistoalele sale cu incrustații – ieșirile de lăudăroșenie: căci, rar întâlnită ciudățenie psihologică, căpetenia aceasta militară, de o bravură neîndoielnică, cu atâtea reale fapte strălucitoare, „înțepa” uneori cu plăcere și

80

spunea răutăți ca Olive . Dar cine nu are micile sale cusururi? În ce privește soldații din Armata sa, pare-se că Patton se bucura de popularitatea lor. Ei apreciau faptul că veghea personal la tot ceea ce privea hrana, confortul, echipamentul lor și că se ivea deseori în mijlocul lor, în chiar toiul luptei.

Acțiunile de început ale Armatei a III-a în operația „Overlord” au fost extrem de pașnice. Trebuia să se concentreze și să se organizeze în peninsula Cotentin proaspăt cucerită.

„Cartierul nostru General s-a instalat în apropiere de mica localitate Nehou, nu departe de Saint-Sauveur-le-Vicomte”, a povestit un ofițer din statul major al Armatei a III-a.

„Generalul Patton și șeful său de stat major locuiau în rulote,

ceilalți ofițeri în corturi mari, soldații în altele mai mici, totul dispersat pe câmpuri și camuflat cu plase”.

„În acele prime săptămîni de iulie, efectivele Armatei a III-a continuau să traverseze Canalul Mîneicii. Aveam destul timp liber pe atunci, la statul major. Vizitam comunele de primprejur, alcătuite din case de piatră sură. Cele mai multe erau dărîmate. Mai întîlneam totuși oameni, localitățile acestea erau chiar suprapopulate din pricina distrugerilor. O parte dintre locuitori trăiau prin pivnițe. Ne ofereau cu plăcere vin amărui (calvados) și mere”.

„Specialiștii din trupele de geniu construiau în mai multe locuri terenuri de aviație. Rapiditatea cu care se lucra era uluitoare. Unul dintre ofițerii de geniu ocupați în această activitate mi-a povestit că într-o zi, în Sicilia, mareșalul Aerului Park îl întrebese, arătîndu-i un anume loc, în cîte săptămîni socotea el că ar putea construi un teren de zbor. Ofițerul a răspuns: „În zece zile. Dar trebuie să punem la socoteală și timpul necesar aducerii materialului”. La treisprezece zile după aceea, decola primul avion. Am asistat, deci, la asemenea tururi de forță. Buldozere uriașe nivelau terenul, apoi era așezată armătura, iar mașini speciale turnau valuri de ciment. Se construiau și șosele cu ajutorul unor mașini care păreau că se ouă pe măsură ce înaintau. Celelalte drumuri erau și ele consolidate: se săpau tranșee de o parte și de alta, iar pe suprafața dintre ele era întinsă o hîrtie tare, gudronată, ținută de o plasă din sîrmă fixată pe țărugi bătuți în tranșee.”

„Numeroase poduri din spatele frontului aveau cîte o pancartă pe care sta scris: «Pod expus focului inamic. Dacă treceți, păstrați o distanță de 50 de metri între grupuri sau vehicule. Nu staționați»”.

„Totul fusese pregătit, cu lux de mijloace, în vederea marii ofensive. Astfel, în spatele trupelor destinate primului val de asalt în sectorul Saint-Lô, existau „Trupe speciale”, puțin

numeroase, dar înzestrate cu un material deosebit: posedau, de pildă, tancuri și tunuri umflate, din bășică de bou; posturi de radio destinate a transmite știri false în coduri ușor de descifrat; camioane echipate cu picupuri cu amplificatoare, menite a produce ici-colo zgomote care să-l deruteze pe inamic: uruit de tancuri, de vehicule blindate sau de tunuri mari care înaintează pe o șosea; discuri pe care se găseau înregistrate zgomotele din timpul aplicațiilor de la Fort Knox și Bragg. Cred că tot materialul acesta special a fost folosit mai mult sau mai puțin, dar nu știu dacă a contribuit cu adevărat la înșelarea inamicului; germanii au fost mereu atât de preocupați de apărarea lor imediată, încât mă îndoiesc că mai aveau timp să acorde atenție unor asemenea stratageme”.

„Atacul a început la 25 iulie, dimineața, printr-o pregătire de aviație. Pentru prima oară în istoria militară, înaltul comandament hotărîse să fie folosite bombardierele grele ca

81

suport tactic al atacului terestru . Vînătorii-bombardieri atacară mai întâi în picaj toate podurile de peste râul Vire, izolînd sectorul de atac. La ora 10,40, avioane Thunderbolt

82

atacară în șapte valuri succesive, la două minute interval, aruncînd bombe explozive și incendiare. Apoi, vreme de o oră, peste 1.500 de „Fortărețe Zburătoare” și avioane „Liberator” au aruncat 3.500 tone de bombe explozive.

83

Avioanele „Lightning” au urmat imediat, eşalonate în opt valuri, la intervale de douăzeci de minute între ele, aruncînd alte bombe incendiare. În sfîrșit, 400 de bombardiere mijlocii atacară sudul zonei cu bombe de 500 livre, vizînd îndeosebi concentrarea de tancuri și răspîntiile în sectorul satului Saint-Gilles. În total, au fost aruncate 6.000 tone de bombe”.

„Un drum anume, foarte vizibil în teritoriul inamic, fusese desemnat ca limită de nord a bombardamentelor. Trupele noastre din prima linie se țineau la o distanță de siguranță de

limita aceasta. Din nefericire, s-au dat și trei lovituri scurte. În Divizia a IX-a americană au fost uciși de bombele noastre 33 de soldați. Divizia a 30-a a numărat 130 de morți, printre care și generalul J. Mc Nair. Erorile acestea se datorau vântului din sud care a deplasat fumul primelor bombe”.

„Generalul Patton fusese desemnat de generalul Bradley să comande la fața locului operația de străpungere. Armata a III-a nu era încă „operațională”, dar generalul Patton trebuia să se servească, pentru început, de Corpurile 7 și 8 ale Armatei I-a. Prima lovitură a atacului terestru a revenit Diviziilor 2 și 3 blindate. La 25 iulie, înaintarea lor a fost relativ lentă.”

„A doua zi am avut ocazia să zbor peste sectorul Saint-Lô și deasupra orașului însuși, pe care nu-l văzusem încă. Am fost impresionat de cumplita-i devastare. Mi s-a părut că nici o casă nu mai era intactă. Zidurile rămase în picioare, frânturile lor, produceau o impresie ciudată, ai fi zis fantoma unui oraș sau o cochilie subțire sfărîmată și acoperită de o pulbere cenușie. Trupele americane ocupau Saint-Lô de o săptămână, dar în sectoare întregi ale orașului nu se putea încă circula.”

„Tancurile Diviziilor 2 și 3 blindate deschiseseră o breșă de zece kilometri lățime în sistemele de apărare germane, la vest de Saint-Lô. Patton îi surprinsese pe germani atacînd în direcția Avranches, adică spre sud-vest, în timp ce germanii așteptau un atac din est sau sud-est...”

Se pare că, într-adevăr, hotărîrea de a împinge primul atac spre sud-vest a fost o idee de-a lui Bradley, aprobată de Montgomery, și strălucit executată pe loc de Patton... și de aviație. Cînd au înaintat blindatele, trupele germane fuseseră complet dezorganizate de efectul bombardamentului: unii prizonieri, surzi de-a binelea, nu au putut fi interogați decît după douăzeci și patru de ore. Totuși, atacul a întîmpinat o rezistență locală încă apreciabilă, care a scăzut în ziua următoare, pentru că spatele frontului german fusese complet dezorganizat de atacul aerian.

Corpul 7 a înaintat primul, de la Saint-Lô în direcția Coutances; la dreapta sa, Corpul 8 a demarat peste douăzeci și patru de ore, spre sud, de-a lungul țărmului; la stînga sa, Corpul 19, înainta și el spre sud. În seara zilei de 27, Lessay și Périers erau ocupate; în ziua de 28, Coutances, iar în cea de 31 se ajungea la Avranches.

Străpungerea aceasta victorioasă și rapidă s-a desfășurat, de altfel, fără hopuri, nici situații neprevăzute. Germanii erau cu mult inferiori ca număr (atacul fusese anume dat în direcția aceasta) și dezorganizați de ruptura căilor de acces – nu putea fi vorba să reziste unei lovituri date de către trei corpuri de armată superior echipate, cu o organizare aer sol perfectă: avioanele de vînătoare și vînătoare-bombardament mențineau o permanentă legătură radio cu tancurile, le indicau toate mișcările inamicului, erau ochii forțelor terestre; și, ori de cîte ori acestea întâlneau o rezistență, cît de cît îndîrjită, aviația tactică, chemată prin radio, venea să-și arunce bombe și rachetele.

Soldații trupelor aliate înaintau într-o regiune devastată de război, dar adesea curățată înainte de trecerea lor. Germanii fuseseră uluiți nu numai de puterea atacului, ci și de rapiditatea lui. Se retrăgeau în dezordine, cu pierderi mari în oameni. În apropiere de Avranches, drumurile erau înțesate de sute de vehicule de toate soiurile, cu motor sau hipomobile, strivite, făcute bucățele în urma asaltului combinat al avioanelor și blindatelor. Au fost trimise buldozere, ca să curețe drumurile de cai morți, de grămezile de fiare și cadavre de soldați germani, astfel încît să poată trece trupele aliate.

La 1 august, Armata a III-a a devenit „operațională”, adică a intrat în acțiune ca unitate constituită. Ea cuprindea patru corpuri de armată: „Corpul 8 (luat de la Armata I), Corpul 9, Corpul 15 (din care făcea parte Divizia a 2-a blindată franceză a generalului Leclerc) și Corpul 20; în total 5 divizii blindate și 7 divizii de infanterie. Armata aceasta era comandată de Patton. Armata I, care avea să continue să-i împingă pe

germani spre est în timp ce a III-a trebuia să se năpustească spre sud, se afla sub comanda generalului Hodges. Aceste două armate constituiau Grupul 12 de Armate americane comandat de generalul Bradley. Montgomery comanda personal forțele anglo-canadiene (Grupul 21 de Armate), dar Grupul 12 de Armate americane rămânea, în principiu, sub „controlul său operațional”; asta însemna că Bradley îl încunoștiința despre intențiile sale înainte de a le pune în aplicare. Eisenhower superviza ansamblul.

Diviziile lui Patton au început așadar să treacă unele după altele prin ceea ce căpătase denumirea de „gâtul de la Avranches” și să se îndrepte spre sud, printr-un teritoriu slab ocupat, slab apărat.

— De îndată ce veți fi depășit unghiul Cotentin-Bretagne, veți lua imediat direcția Vest, îi ordonase Patton generalului Middleton, comandantul Corpului 8. Veți înainta cu viteză maximă. Avangarda fiecăreia dintre coloanele voastre va încercui orice grup ori punct fortificat inamic și îi va tăia orice cale de acces. Între timp, se va alcătui o altă avangardă, care va porni spre Vest fără să mai aștepte. La viitorul punct de rezistență, aceeași operație.

Corpul 12 trebuia să se îndrepte spre Rennes, al 15-lea spre Fougères, al 20-lea spre Laval. Era războiul de mișcare, în toată frumusețea sa. Patton nu mai putea de bucurie.

Ce făceau în timpul acesta trupele lui Montgomery? Ei bine, continuau să împingă spre sud cea mai mare masă de forțe germane aflată în sectorul Caen-Caumont. În realitate, potrivit unui plan a cărui realizare vă va apărea limpede curînd, Montgomery își deplasa puțin cîte puțin axa ofensivei sale vestice spre Caumont.

Atacul începuse la 30 iulie, după o serioasă pregătire de aviație executată de bombardiere grele și mijlocii. După o retragere inițială, germanii rezistau din nou. „Lupte aspre, înaintare înceată, contraatacuri, teren dificil”, putem citi în raportul lui Montgomery. Este cert că trupele canadiene și britanice au îndeplinit atunci misiunea cea mai ingrată, cea

mai puțin spectaculoasă. Soldații erau plini de încredere și optimism când asistau la impresionantele „pregătiri” executate de aviație și artilerie. O luau înainte, începeau să treacă prin pășuni, în spatele tancurilor. La început, înaintarea nu le era deloc stingherită, oamenii simțeau cum se naște în ei speranța minunată că „de data aceasta va fi ușor”. Apoi începeau să cadă primele proiectile. Mitralierele germane trăgeau nu numai din față, ci și din flancuri. Germanii nu fuseseră nimiciți; se mai găseau acolo, cramponați, tupilați; din nou trebuiau să se ascundă, să se ghemuiască în timp ce tancurile aveau să împuțineze cuiburile de rezistență unele după altele; din nou trebuia așteptat ajutorul vânătorilor-bombardieri și uneori, în timpul acesta, tancurile germane erau cele care apăreau primele pe întinsul pășunii, trăgând cu furie. Și totuși, încetul cu încetul, linia frontului cobora spre sud...

La 31 iulie, von Kluge ceruse la telefon Cartierul general al Comandamentului suprem de la Berlin. Legătura o menținea generalul Warlimont, în calitate de „reprezentant al führerului”. Jurnalul telefonic al Cartierului general suprem cuprinde relatarea acestei conversații. „Comandantul șef din Vest semnalează că inamicul se găsește la Avranches... Comandantul șef din Vest descrie gravitatea situației cu o elocință impresionantă. Ne întrebăm dacă inamicul mai poate fi oprit. Superioritatea inamicului este înfricoșătoare și ne înăbușă toate mișcările...” Warlimont i-a telefonat lui Hitler, apoi s-a dus la Berchtesgaden.

— Du-te la fața locului și vezi exact ce se întâmplă, i-a spus Hitler. Pleacă imediat. Spune-i lui von Kluge că nu poate fi vorba de nici o retragere. Mai spune-i că, cedând la insistențele sale, am aprobat înprospătarea cu unități din

84

Armata a XV-a : respectiv, două divizii de infanterie. De altfel, curînd veți primi de la mine știri directe: studiez

personal situația din Vest și sînt pe punctul de a lua o hotărîre.

Într-adevăr, Hitler stătea aplecat asupra hărții Normandiei. Examinînd săgețile impresionante care marcau înaintarea armatei lui Patton, îi venise o idee – o idee indiscutabil bună și, în principiu, corectă din punct de vedere militar. Trecerea precipitată a „gîtului” de la Avranches de către Armata a III-a americană putea prilejui o operație extrem de fructuoasă: să se dea un contraatac în direcția aceluși „gît”, să fie tăiate trupele americane – iată acțiunea care trebuia întreprinsă în primul rînd. Ea se impunea de la o primă privire aruncată asupra hărții. La 1 august, Hitler i-a trimis lui von Kluge următoarea directivă: „Grupul de Armate B va pregăti, cu toate formațiile sale blindate, o contraofensivă pentru a ajunge pînă la Avranches, pentru a-l izola și nimici pe inamic. Toate forțele blindate trebuie să fie luate de la posturile lor actuale – fără a fi înlocuite de altele – și angajate sub comanda generalului forțelor blindate, Eberbach. Rezultatul campaniei din Franța depinde de această ofensivă”.

O propoziție incidentă din text, rezonabilă de altfel (deși ultima propoziție dovedea un optimism excesiv), l-a făcut pe von Kluge să sară în sus. A cerut imediat să vorbească încă o dată la telefon cu Cartierul General suprem:

— Este imposibil să retragem de pe frontul pe care îl menținem în fața trupelor anglo-canadiene diviziile blindate care alcătuiesc armătura apărării noastre. Frontul acesta s-ar prăbuși imediat de la rîul Orne pînă la sud de Saint-Lô. Măsurile pe care le putem lua ca urmare a străpungerii americane sînt de ordin strategic: trebuie să ne repliem și să luptăm în spatele Senei, să părăsim sudul și centrul Franței...

— Nu poate fi vorba de așa ceva, i-a răspuns sec Jodl, ci doar de contraofensiva ordonată de fîhrer. În legătură cu aceasta veți primi mîine alte directive.

Curierul de a doua zi a adus nu directive, ci un ordin de operații complet, fixat pînă în cele mai mici detalii, indicînd nominal toate unitățile care trebuiau să participe la

contraatac și care trebuiau cît mai repede retrase de pe pozițiile lor. Locul de atac era hotărît, iar drumurile pe care trebuiau să treacă blindatele era trasat, dimpreună cu indicarea numelui fiecărui sat ce urma să fie traversat. Este lesne de înțeles că Hitler simțea o adevărată plăcere să se joace de-a războiul de la distanță. Ce era de făcut? După ce își expusese punctul de vedere lui Warlimont, care continua să inspecteze frontul în numele lui Hitler, von Kluge a început să se ocupe de pregătirea contraofensivei. S-a dus la Obergruppenführer-ul Dietrich, care comanda blindatele de la sud de Caen.

— Am nevoie de cel puțin trei divizii blindate în sectorul Caen-Falaise, i-a spus el, pentru un atac în direcția Avranches.

Buldogul Dietrich fu cît pe ce să facă o apoplexie.

— Trei divizii blindate, dar e cu neputință! Abia rezistăm cu forțele de care dispunem aici!

Von Kluge i-a adus la cunoștință ordinul ferm al führerului și i-a expus planul.

— Planul acesta nu poate fi executat! a reluat Dietrich, vehement. Nu vom avea destul carburant, spre a porni un mare atac de blindate. Dacă îmi luați din sector trei divizii, nu voi putea ocupa mai departe Falaise. De altfel, în stadiul în care am ajuns, o concentrare mare de tancuri ar fi o nebunie, pentru că avioanele aliaților s-ar năpusti de îndată asupra lor și ar ieși un adevărat măcel. Și-apoi, americanii sînt acum mult prea puternici în sud. Contraofensiva aceasta nu va face altceva decît să ne vîre și mai adînc în capcana forțelor aliate.

— Știu toate astea, l-a întrerupt von Kluge, dar ce vrei să fac? Ordinul lui Hitler.

Dietrich a ridicat din umeri.

— Poftim! Ia ce vrei!

Forțele blindate germane trebuiau să se grupeze într-o anume zonă, la est de Mortain și s-au grupat, nu fără dificultăți și fără pierderi. Mișcările aveau loc mai mult noaptea. În seara zilei de 6 august, von Kluge a raportat

statului major suprem că totul era pregătit. Patru sute de tancuri puteau lua parte la atac.

— Mai adaugă, de vreme ce atacul acesta este acum lucru hotărât, s-ar cuveni să-l dăm cât mai curînd cu putință. Aliații nu sînt orbi, gruparea blindatelor noastre nu le-a scăpat, desigur, și nu vor aștepta cu mîinile în sîn să ne servim de ele. În alte puncte, diviziile americane continuă să se reverse dincolo de Avranches, o parte dintre ele îndreptîndu-se acum spre est. Dacă nu ne clintim, vom fi ori striviți de avioane, ori încercuiți. Cer permisiunea să atac mîine în zori.

— Nu, a răspuns Jodl. Föhrerul ține sub observație și mișcările armatelor americane. El crede că ar fi excelent ca trupele acestea să treacă, în număr cât mai mare, breșa de la Avranches, înainte ca noi să le tăiem calea în punctul acesta; astfel vom prinde mai mulți în capcană. Nu vei ataca decît în ziua de 8.

Von Kluge a pus receptorul în furcă, ridicînd din umeri.

— Să țipe, dacă au poftă! i-a spus el lui Warlimont. Atac mîine, înainte de ivirea zorilor.

Două ore după aceea, ordinul de zi următor a fost citit în fața trupelor aparținînd unităților de blindate:

„Föhrerul a ordonat executarea unei străpungeri pînă la țärm, pentru a crea baza unei operații decisive împotriva frontului de invazie aliat. În acest scop, noile unități se află în drum pentru a întări armata. De executarea izbutită a operației ordonate de către Hitler depinde rezolvarea războiului din Vest și poate că odată cu ea a războiului însuși. Comandanții superiori trebuie să fie întru totul convinși de importanța acestui fapt etc...” Ultima frază suna astfel: „Un singur lucru mai contează: efortul neînterupt și voința fermă de a învinge.”

Tancurile sau urnit din loc în ziua de 7 dis-de-dimineată: nici nu se luminase încă. Năpustirea în liniile inamice a fost executată cu îndrăzneală și hotărîre. Tancurile dădeau năvală concentrîndu-și focul tunurilor asupra a tot ce se mișca ori

trăgea. Divizia de infanterie americană (a 30-a), care ocupa sectorul, nu a putut evita străpungerea, iar tancurile germane continuau să înainteze chiar și după ce blindatele a două alte divizii americane le-au ieșit în întâmpinare.

În lumina șovăielnică a zorilor bătălia se dovedea aprigă. Divizia 2 blindată germană înaintase aproape 15 kilometri și trecuse de Mortain, pierzând numai trei tancuri. În clipa aceea, s-a ivit aurora, o minunată auroră văratecă. Luptătorii germani știau ce putea să însemne asta. Sperau, totuși, că de data aceasta inamicii lor aerieni nu aveau să facă tot ce vroiau: trei sute de avioane de vânătoare germane fuseseră concentrate pe aerodromurile din Vest, spre a susține contraofensiva de la Mortain. Dar militarii de pe tancurile germane nu știau încă un lucru, și anume că toate avioanele acestea fuseseră deja nimicite de aviația inamică (aliată), înainte chiar de a-și lua zborul sau în clipa în care și-l luau. Nici unul nu avea să ajungă la capul primelor coloane blindate germane. Pe cerul de o limpezime nemaivăzută apăruseră vânătorii-bombardieri ai Armatei a IX-a aeriene a S.U.A. și „Typhoon”-urile din Royal Air Force (britanică).

„Typhoon”-urile atacau tancurile germane la foarte mică înălțime, aruncând asupra lor rachete. Vânătorii-bombardieri desfășurau covoare de bombe. „Coborau din cer cu sutele”, a povestit comandantul Diviziei 2 blindate. „Nu ne puteam împotrivi deloc și ne-am oprit înaintarea”. La puțin timp după aceea a fost chiar nevoie să se mai retragă puțin. Ziua toată s-a consumat apoi cu o retragere istovitoare, sub ploaia de rachete și bombe, în timp ce două divizii blindate germane reocupau terenul curățat de aviația tactică. „Cu prețul unor pierderi grele, diviziile blindate germane sfîrtecate s-au reîntors la punctul din care plecaseră, în seara zilei de 7 august.”

Hitler nu înțelegea de ce von Kluge (care se dusesese personal pe câmpul de luptă) nu așteptase ziua de 8 pentru a ataca și ordonă reînceperea contraofensivei în ziua aceea.

Divizia 1 blindată SS, care a încercat să execute ordinul, a fost respinsă pe loc și nimicită, în parte, de către aviație.

Cînd Hitler a aflat despre insuccesul acesta, i-a spus lui Warlimont:

— Von Kluge a făcut-o dinadins. A făcut-o ca să demonstreze că ordinele mele erau cu neputință de executat.

Acum ar fi momentul să ne aplecăm asupra hărții sau ar fi deajuns să ne aruncăm doar o privire, căci nu mai avem a ne teme de coșmarurile noastre școlarești, totul desfășurîndu-se cu o repeziciune și o simplitate uimitoare.

Îngusta intrare de la Avranches rămăsese deschisă, astfel că toate diviziile lui Patton o străbătuseră. Pornite pe cele trei șosele principale ale Bretoniei, blindatele lui Middleton (corpul 8) au perforat peninsula în mare viteză. La 9 august, Divizia 6 blindată americană avea să ajungă în apropiere de Brest. Corpul 20 a ajuns la Rennes la 2 august și a trecut de acest oraș; generalul John S. Wood, comandantul diviziei blindate aflate în frunte, s-a simțit cuprins ca de o beție în fața cîmpiei aceleia întinse și, spontan, și-a îndreptat coloanele spre est, în direcția Parisului; un curier de-al lui Patton l-a ajuns însă din urmă: „Nu așa! Misiunea dumneavoastră este să înaintați spre Saint-Nazaire, Vannes, Lorient, executați-o!“ Cu oarecare părere de rău, Wood s-a întors spre sud.

Corpurile 15 și 20 (acesta cuprinzînd Divizia a 2-a blindată franceză) s-au năpustit spre est: la 3 august, Fougères; la 4 august, Vitré; la 5 august, Mayenne; la 8 august, Le Mans. Potrivit comunicatelor, în timpul acestei înaintări situația era „fluidă”: coloanele germane erau adesea depășite, ajungînd în spatele coloanelor americane. Piloții de pe avioanele de vînătoare-bombardament se vedeau uneori în dificila situație de a le confunda. „Într-o zi”, povestește unul dintre aviatorii aceștia, „am văzut trei drumuri aproape paralele, cu cîte o coloană pe fiecare din ele îndreptîndu-se spre est fără să se vadă între ele. Coborînd puțin, am zărit în coloana din mijloc

cai; nu era posibilă nici o eroare, astfel că am atacat-o. Știam că în toată armata americană din Europa nu exista picior de cal.“

Un asemenea indiciu putea da, uneori, greș, astfel că intendența Armatei a III-a americane a distribuit panouri din pânză fluorescentă, lungi de doi metri și late de un metru cincizeci, care trebuiau întinse peste vehicule; panourile acestea erau roșii sau galbene, foarte strălucitoare, vizibile de la foarte mare înălțime. În fiecare dimineață, un ordin fixa culoarea pentru timpul zilei, astfel încât germanii să nu poată utiliza sistemul. Au avut totuși loc câteva greșeli. Un tânăr pilot din Armata a VIII-a aeriană a S.U.A. a mitraliat Cartierul general al lui Patton, instalat pentru o zi într-o pădure de la nord de Fougères. Avionul său a fost doborât de antiaeriană, iar el a murit.

„La 8 august, a notat Montgomery, am ordonat Grupului 12 de Armate americane să-și mute flancul drept la nord, în direcția Alençon, cu toată forța și viteza. În același timp, am grăbit Armata I canadiană și Armata II britanică care se îndreptau spre Falaise.“ Conform părerii lui Eisenhower, ideea acestui viraj spre nord al forțelor americane aflate în drum spre est aparținea lui Bradley. Întrucât Montgomery o aprobase, el a redactat ordinul în calitate de coordonator. Nu are importanță. Vedem pe hartă săgeata care urcă spre est de Laval, în direcția Alençon, vedem coborînd dinspre nord săgeata Armatei I canadiene și înțelegem: exploatarea străpunerii de la Avranches va consta într-o tentativă de învăluire a forțelor germane. Vîrfurile săgeții americane care urcă spre nord este constituită din Divizia 2 blindată franceză și din Divizia 5 blindată americană, sprijinite îndeaproape de divizii de infanterie.

Oare germanii erau conștienți de pericol? Da și nu. Mai întîi da, apoi nu și, în sfîrșit, da, însă prea tîrziu.

În dimineața zilei de 8 august, la Cartierul General al Grupului de armate B a sosit o știre: canadienii atacau

venind dinspre Thury-Harcourt. Generalul Kurt Meyer, comandantul Diviziei a 12-a blindată SS „Hitler Jugend”, a primit ordinul să înainteze cu tancurile sale. Kurt Meyer era acel superb nazist de treizeci și trei de ani care, în ziua de 6 iunie, la miezul nopții, spusese în timp ce privea amplasamentele primelor efective aliate debarcate: „Plevușcă. Mîine îi aruncăm în mare.” În clipa în care a rostit fraza, divizia sa număra 214 tancuri; acum nu mai avea decît 40.

Ajuns pe șoseaua Caen-Falaise, Kurt Meyer a coborît din mașină. Șoseaua era, toată, un fluviu de infanteriști germani în dezordine, alergînd, ciocnindu-se, cu chipuri pămîntii de groază: Divizia 89 infanterie, proaspăt sosită din Norvegia, se dădea bătută. Atacul blindatelor după „pregătirea” de către bombardierele grele însemna mult prea mult pentru soldații aceștia tineri.

— Unde sînt avioanele noastre? întrebau ei. Unde sînt tancurile noastre?

„Eram speriat”, a povestit Kurt Meyer, „pentru că-mi dădeam seama că aliații aveau să străpungă frontul pînă la Falaise, dacă nu reușeam acum și, dacă nu îmi desfășuram corect divizia, că armatele germane, aflate mult mai în vest, s-ar pomeni prinse în capcană.”

Și-a aprins un trabuc și s-a proțăpit în mijlocul drumului:

— Cum adică, a spus el celor care fugeau, o să mă lăsați să mă bat singur cu inamicul?

Mulți nu l-au băgat în seamă sau nici măcar nu l-au auzit. Alții însă, impresionați de vorba hotărîtă a vlăjganului aceuia blond, care părea aproape la fel de tînăr ca și ei, dar purta însemne de general, au făcut cale întoarsă. Mișcarea aceea de panică s-a mai domolit, s-a fracționat și aproape a încetat. Iar Kurt Meyer a urcat în mașină, spre a se duce la cele 40 de tancuri ale sale.

SS-iștii Diviziei a 12-a blindate „Hitler Jugend” au luptat în ziua aceea cu un curaj fanatic. După spusele lui Kurt Meyer, mulți dintre ei au sărit pe tancurile inamice după ce, mai întîi, și-au legat explozivi de centură. Nu am găsit mărturii

despre amănuntul acesta cu adevărat japonez în documentele aliaților, dar rezultă din acestea cât de aprigă a fost lupta.

Totuși, scheletica divizie a lui Kurt Meyer nu putea izbuti, ajutată doar de infanterie, să oprească tancurile canadiene; iar acestea s-au oprit în fața râului Liaison. Vreo sută de tunuri de 88 fuseseră aduse în mare grabă și amplasate acolo, pentru a înlocui în misiunea lor defensivă tancurile trimise în direcția Avranches. Tunul de 88 reprezintă pentru tanc un adversar de temut. Bine camuflate, tunurile acestea ținteau cu meticulozitate blindatele aliate care înaintau în teren descoperit. În seara zilei de 9, mai mult de 150 tancuri Sherman zăceau răsucite, făcute zob în lanul de grâu. Vânătorii-bombardieri care atacau pozițiile tunurilor de 88, coborînd tot mai jos spre a le descoperi, aveau desigur să sfîrșească prin a le șterge de pe fața pămîntului. Înaintarea canadiană era deci oprită pînă la sosirea întăririlor în tancuri.

Succesul defensiv avea să fie, într-o anumită măsură, distrugător pentru nemți.

Anunțîndu-l pe von Kluge de apropierea noilor întăriri, Hitler dăduse ordin să se atace din nou în direcția mării. Dacă înaintarea canadiană nu ar fi fost oprită, von Kluge ar fi răspuns cu siguranță astfel: „Imposibil. Aliații sînt pe cale să ne încercuiască. Trebuie să ne retragem imediat spre Sena.“ Răgazul obținut în fața râului Liaison l-a înșelat. În după-amiaza zilei de 9 august, el a telefonat șefului de stat major al Armatei a VII-a:

— Am avut chiar acum o discuție hotărîtoare cu Comandamentul suprem. Întrucît situația de la sud de Caen a fost restabilită, propun să fie menținută ideea atacului. Totuși, atacul trebuie să fie pregătit și executat conform unui plan, nu în grabă, dînd buzna.

În realitate, toate mesajele, ordinele, comunicările telefonice, relative la planul acesta de atac sînt confuze și contradictorii. Hitler voia să atace în direcția Avranches, von Kluge „spre sud, spre a degaja flancul meridional”. Nu se știa cînd anume aveau să sosească ultimele întăriri, nici în ce

constau. Hans Speidel susține că von Kluge părea să se ralieze acestui proiect de atac „pentru a câștiga timp”. Cu ce avea să fie umplut timpul acesta? Zăpăceala care începea să se manifeste în mințile șefilor germani pe teatrul de operații poate fi asemuită cu semnele pregătitoare ale furtunii, cu înnoirarea cerului dinainte de furtună. În ce-l privea pe von Kluge, prevestea o dramă personală a acestuia.

Nu trebuie totuși să uităm că, dacă ne este ușor să descifrăm pe hartă semnificația săgeților care marchează ofensiva aliaților, dacă șefii acestora puteau să-și reprezinte ansamblul bătăliei grație supremației lor aeriene și excelentelor lor legături, comandanții germani erau mai puțin favorizați: avioane nu aveau, căile de comunicații erau tot mai proaste, informațiile din ce în ce mai depășite de evenimente. Aceasta explică în mare parte faptul că a avut loc uluitorul spectacol oferit de o forță germană însumând aproape douăzeci de divizii, imobilizată în așteptarea unei ipotetice ofensive, în timp ce aliații erau pe cale să o încercuiască.

La 12 august, ofensiva germană încă nu era pregătită, pe cînd cea aliată se reînnoiește în mod irezistibil. Mesajele pe care le găsim în arhivele statelor majore germane redevin foarte clare, cel puțin în ce privește sensul general: „Inamicul a atacat de-a lungul frontului... A trebuit efectuată o repliere importantă... Străpungerea inamică în sectorul acesta nu a putut fi oprită...” Glas al înfrîngerii, fără excepție. Săgeata americană, deviată spre nord, trecuse de Alençon în ajun și avea să ajungă la Argentan în ziua de 13. La 14 august canadienii își reluau înaintarea în direcția Falaise.

Este curios să constăți cu cîtă greutate obții uneori o certitudine asupra anumitor puncte ale unor evenimente importante, publice, recente. Potrivit mărturiilor culese, Comandamentul suprem german aprobase ca trupele sale din Normandia să se retragă la nordul Senei; aprobarea a sosit însă prea tîrziu pentru a mai putea împiedica o retragere preschimbată în derută, în masacru. Dar, după spusele lui

Hans Speidel, rămas pînă în cele din urmă șeful statului major al Grupului de armate B și a cărui mărturie este aproape totdeauna foarte exactă: „ieșirea din cercul de fier, care se strîngea neconținut la Falaise, a fost interzisă de Hitler la 15 august, în pofida cererii reînnoite a Grupului de Armate B, formulată în ziua de 14. Atunci s-a hotărît mareșalul von Kluge să-și ia asupra lui riscul de a o anula”. Mai era nevoie de vreo patruzeci de kilometri pentru ca cercul acesta de fier – care pentru forțele germane avea să devină un cerc de infern – să se încheie în Est. Începea un fel de cursă între cei care voiau să-l închidă și cei care încercau să iasă din el, sub strivitoarele lovituri ale aviației. Vom asista la măcelul acesta de foarte aproape. Dar mai înainte se cade să ne despărțim de von Kluge și de alți doi protagoniști ai marii drame din Vest.

La 12 august, von Kluge se găsește la sud de Falaise, unde discută cu generalii de pe front. Cuvîntul acesta „discuție” nu trebuie să evoce defel ideea vreunei solemnități, a vreunui confort sau siguranțe. Trei mașini și două tancuri oprite la liziera unei pădurici, cîțiva pîndari care cercetează cerul umplut încontinuu de vuietul avioanelor... Mareșalul și generalii își țin conferința într-una dintre mașini, cu harta întinsă pe o scîndură. La patru metri distanță, într-o șeniletă-radio, doi operatori ascultă, cu căștile lipite de urechi; cînd și cînd scriu repede un mesaj pe carnetul cu indigo, rup cîte o filă, iar plantonul aleargă să ducă mareșalului mesajul.

Deodată, o explozie: jumătate din șenileta-radio nu mai există. Unul dintre operatori zace la pămînt, din celălalt au rămas doar picioarele. Alte proiectile sfîrtecă arborii și zburătăcesc lemn țândărit. Un aghiotant deschide portiera mașinii lui von Kluge.

— Domnule mareșal, un proiectil a pulverizat postul de radio. Nu mai avem legături.

— În cazul acesta trebuie să ne reîntoarcem.

Nici nu a ajuns bine mareșalul la La Roche-Guyon, că Hans Speidel îi și raportă despre telefonul primit în lipsa sa de la Jodl: „Din ordinul comandantului suprem, mareșalul

von Kluge nu trebuie să stea în prima linie a frontului. El trebuie să comande de la postul său de comandă.” Hans Speidel nu a spus că i-a mai raportat lui von Kluge și despre alte trei telefoane primite de la Jodl, în care i se punea din partea lui Hitler, de trei ori, aceeași întrebare: „Ce crede șeful statului major al Grupului de armate B despre eventualitatea de a-l vedea pe mareșalul von Kluge trecînd la inamic?” După cum se vede, neîncrederea domnea tot mai mult în rîndurile conducătorilor germani.

La 14 august, von Kluge își părăsește postul de comandă pentru cîteva ore, spre a ține o conferință, nu celor din prima linie, ci la Saint-Germain; obiectul conferinței: apărarea Parisului. Ce măsuri vor fi oare luate? Hitler a ordonat ca lupta pentru Paris să fie dată pînă la ultimul om, să fie aruncate în aer cele șaizeci și opt de poduri de peste Sena și toate lucrările de artă cu caracter militar. În jurul mesei, alături de von Kluge, se află așezați mai mulți generali,

85

printre care și noul comandant al „Marelui Paris” von Coltitz; din fericire, oamenii aceștia nu sînt nebuni; din fericire pentru Franța, ei îl socotesc pe Hitler nebun și îl detestă. Măsurile pe care le discută nu vizează apărarea Parisului piatră cu piatră, ci evacuarea lui. Atmosfera este grea. Se vorbește și despre ultima știre importantă: trupele aliate traversează Mediterana, debarcarea pe coasta de sud este iminentă.

A doua zi, radioul anunță debarcarea. Parașutarea și aducerea pe uscat a primelor trupe au reușit. În timp ce ascultă emisiunea, von Kluge desface un plic pe care scrie „personal”, o telegramă de la Hitler pe mai multe pagini. Iată ce anume citește von Kluge: un fel de memorandum, în care comandantul suprem se străduiește să arate că eșecul contraofensivei dată de blindatele germane în direcția Avranches se datorește în întregime mareșalului von Kluge. Nici o altă concluzie, nici un alt ordin: este vorba de un

document strict istoric sau care pretinde că asta este, în orice caz fără nici cel mai mic interes militar. În timp ce în Vest, în Est, la Sud armatele sînt zguduite de lovituri groaznice, în timp ce orașele germane sînt strivite de bombe, führerul scrie Istoria.

Și de data aceasta von Kluge ridică din umeri. Este probabil clipa în care ia asupra lui riscul de a da ordinul privind retragerea în direcția Senei.

În după-amiaza zilei următoare, un mareșal german îndesat, lipsit de orice distincție, coboară din mașină în fața castelului ducilor de La Rochefoucauld și cere să fie primit imediat de von Kluge. Este Model. Sosește de pe frontul de Est. Nu din Rusia, ci din Prusia Orientală, căci și în partea aceea trebuia executată retragerea.

— Am pentru dumneata o scrisoare de la Hitler, îi spune el lui von Kluge.

Conținutul scrisorii este lesne de închipuit. De data aceasta führerul s-a hotărît să-l înlocuiască pe mareșalul von Kluge cu mareșalul Model, întrucît a avut impresia că „din pricina surmenajului din săptămînile trecute, sănătatea mareșalului von Kluge nu este la înălțimea responsabilităților sale”.

În ziua de 18 august, la 5 dimineața, în timp ce von Kluge – după ce a predat totul și după un „emoționant rămas-bun de la micul său stat major de luptă” – părăsește La Roche-Guyon, postul de comandă al Grupului de armate B este expus focului de artilerie al Armatei I-a americane. Proiectilele cad în jurul castelului. Mașina cenușie se îndepărtează grabnic pe șosea și înseamnă că are noroc dacă nu este mitraliată ca cea a lui Rommel. Dar nu, așa ceva nu avea să se întîmple. Von Kluge a ajuns nevătămat la Verdun, unde se va urca în avion; iar avionul acesta a aterizat la Metz, fără să fi fost atacat. Numai că, în clipa în care, după ce și-a scos casca, pilotul se va fi întors spre mareșal, va vedea că acesta zace în nemișcare, mort. Între Verdun și Metz, von Kluge a înghițit otravă.

Von Kluge și-a explicat motivele sinuciderii în scrisoarea datată 18 august, adresată lui Hitler prin intermediarul lui Dietrich și care, nu se știe cum, a ajuns în mâinile serviciului de informații al armatei britanice de pe Rin: „Nu pot suporta dojana de a fi pecetluit soarta în Vest printr-o strategie greșită și nu am cum mă apăra. Trag concluzia convenită și pornesc eu însumi acolo unde se și află mii de camarazi de-ai mei. Moartea nu m-a înspăimântat niciodată. Pentru mine viața nu mai are sens și figurez pe lista criminalilor de război care urmează a fi predați.” Unii cititori ai acestei scrisori s-au mirat că ea conține și o lungă pledoarie strategică, în care interveneau și mărturisiri de credință față de fűhrer. Alții au înțeles foarte bine: von Kluge, bănuït a fi cunoscut și nedenunțat complotul împotriva lui Hitler, scăpa, sinucigîndu-se, de destinul ce i-ar fi fost menit: „moartea prin spînzurătoare”, arată limpede Hans Speidel, care știa totul despre conjurație: îi rămînea familia, pe care moartea sa nu o punea la adăpost de represalii. Pledînd în favoarea dosarului său, exprimîndu-și fidelitate von Kluge nu se gîndise la el, ci la ai săi. Au primit, totuși, domiciliu forțat”.

În ziua în care von Kluge s-a otrăvit, generalul Heinrich von Stűlpnagel – rechemat din Vest după eșuarea atentatului de la 20 iulie, și care, am văzut, își trăsese un glonte în cap, fără a izbuti să se sinucidă, strigînd „Rommel, Rommel!” în timp ce își revenea din anestezie – se afla în pivnițele Gestapoului din Albrechstrasse, la Berlin, și nu mai avea decît douăsprezece zile de trăit: după condamnarea de către „tribunalul poporului” îl aștepta moartea prin spînzurătoare.

Rănit de moarte, Rommel scăpase și, intrat în convalescență, se plimba prin grădina casei sale din Herrlingen. Ori de cîte ori asculta la radio știri cu privire la front, ridica din umeri și nu se sfia să critice înaltul comandament și, mai ales, pe Hitler. Nu se sfia îndeustul. „Idiot blestemat!” zicea el. N-ar fi fost totuși cu neputință ca

nici chiar mai multă prudență să nu-i fi putut aduce scăparea. „Interogat” de Gestapo, înainte de a fi spânzurat, Heinrich von Stülpnagel vorbise oare sau nu? Probabil că nu. Dar strigătul său inconștient îi orientase destul de bine pe anchetatori spre o direcție în care nu se putea să nu găsească nimic. Practic, Rommel era condamnat. La 13 octombrie „idiotul blestemat” avea să-l poftască să aleagă între otravă și tribunalul poporului. După cum bine știm, Rommel a ales otrava.

La 17 august, canadienii ocupau ruinele din Falaise, iar americanii pe cele din Argentan. Mai puțin de douăzeci și cinci de kilometri despărțeau cele două armate. Trupe germane traversau breșa aceasta, altele se îndreptau spre ea, încet, dureros. Punga de la Falaise mai cuprindea rămășițele a patrusprezece divizii germane, aproape optzeci de mii de oameni.

Pînă la 19 și chiar după 20 august, retragerea s-a desfășurat într-o ordine relativă. Adică unitățile se puneau în mișcare spre est una cîte una, în timp ce mai existau și altele, care se mențineau pe poziții pentru a acoperi mișcarea, concomitent cu lupta pe care încă o dădeau diviziile blindate în sectorul breșei, străduindu-se să întîrzie gîtuirea definitivă. Nu se poate înțelege situația decît printr-o atentă examinare a mărturiilor. Dar este limpede că începînd cu zilele acelea luptătorul german din pungă încerca impresia că se găsește într-un cazan de aburi.

Regimentele mărșăluiau spre est, sub ploaia de bombe și proiectile, ziua căutînd cu ardoare locuri cît de cît adăpostite, noaptea grăbindu-se, alergînd, spre a profita de orele beznei. Ori de cîte ori o coloană de blindate îi împingea pe infanteriști în marginile drumurilor, fără să încetinească, se iscau busculade, se auzeau strigăte, înjurături.

Bineînțeles, nu mai existau bucătării, nici hrană caldă sau rații. Soldații se hrăneau cu ce puteau, cînd puteau. Mulți au mîncat gulii crude zile în șir. Cu începere din ziua de 19,

seara, nu mai aflăm în documente nici cea mai slabă aluzie cu privire la hrană.

Generalul Heinrich von Lüttwitz comanda Divizia a 2-a blindată: 15 tancuri din 120 cîte cuprinsese cînd venise în Normandia. „În seara zilei de 19 august”, a notat ofițerul acesta, „trupele noastre se aflau îngrămădite în strîmta zonă de la Fourches, Trun, Chambois, Montabond. Cîteva dintre ele făcuseră chiar tentative repetate de a ieși cu vehicule trase de cai. Pe lîngă atacurile aeriene, mai era și bombardamentul artileriei inamice care de asemenea mătura terenul, iar pierderile noastre creșteau clipă de clipă. Pe drumul ce duce spre Saint-Lambert-sur-Dives, se stivuia în grămezi, tot mai înalte ceas de ceas, un număr uriaș de cadavre...”

Acum nu mai mărșăluiau regimente, ci grupuri, oameni singuratici care intrau în cîte unele din aceste grupuri. Uneori schimbau între ei nume, adrese:

— Dacă scapi cumva, scrie acasă la ai mei.

Cădea o bombă, nu mai exista nimeni, nici măcar morți. Doar dispăruți.

Punga continua să se închidă, culoarul de retragere se redusese la un spațiu strîmt de opt kilometri, între sătulețele Trun, Saint-Lambert-sur-Dives și Chambois.

În zorii zilei de 20 august, o ceață groasă învăluia întinderea aceea de cîmp vâlurit și împădurit. Artileria aliaților amuțise din ajun. Coloanele în retragere se îmbulziseră în culoarul acela strîmt, puteau fi zărite prin ceață asemenea unor regimente de fantome care se conturau apoi tot mai clar. Înghesuindu-se pînă la opt vehicule alăturate în mijlocul unui puhoi de oameni, într-o grabă izvodită de frica morții; soldații aceștia își înălțau spre cer chipurile livide, spre cerul care, din păcate, se lumina, se lumina... Ce avea să se întîmple cînd avioanele vor veni deasupra acestui exod? Dar nici un avion nu apăruse la 7 dimineăta cînd au căzut primele proiectile. Cîteva, apoi o ploaie de foc.

Fluviul de oameni în marș păru că începe să fiarbă. Unele vehicule se avîntau ca înghiontite de o țeapă, strivind tot ce întîlneau în cale, pînă la explozia care le nimicea și pe ele, preschimbîndu-le în carcase imobile. Altele făceau cale întoarsă blocînd drumul ori începeau să se rotească în cerc asemenea unor animale zălude, devenind uneori torțe în mișcare, apoi, la rîndu-le, carcase imobile. În mijlocul tancurilor se înălțau flăcări înalte ca niște turnuri, galbene și vuitoare, țîșnite din camioanele-cisternă, prelungindu-se în negre coloane de fum care suiau pînă la cer. Cai răniți, înnebuniți, cu oase albe spintecîndu-le carnea, alergau în toate părțile.

„La prînz“, a povestit von Lüttwitz, „am izbutit să ajung eu însumi la Saint-Laurent iar acolo, din înaltul clopotniței, am dirijat evacuarea oamenilor. Traversarea podului de peste Dives era o treabă deosebit de urîță. Oameni, cai, vehicule lovite de proiectile pe pod fuseseră azvîrlite în albia adîncă a râului Dives, unde se alcătuiau în groaznice grămezi...”

Cît a durat oare infernul acesta? Pînă în ziua de 22 august. „La 19 august s-a închis gîtul pungii, cînd trupele americane care veneau din sud au făcut joncțiune cu divizia blindată poloneză care lupta în Armata I canadiană”, a scris Montgomery în raportul său din 1 iunie 1946. „La 20 august a avut loc ultima încercare coordonată a inamicului pentru a rupe cordonul. După atacul acesta fără succes, virtual bătălia s-a încheiat.” Astfel se exprimă un general, comandant șef, privind lucrurile de la înălțimea nivelului strategic, hotărît, pe deasupra, să nu insiste asupra unui punct controversat. În fapt, dacă legătura dintre forțele din nord și cele din sud a fost înfăptuită, punga nu a fost cu adevărat închisă decît mai tîrziu: pasajul strîmt și infernal a continuat să existe pînă la capăt, pînă ce ultimii germani din pungă au fost fie nimiciți, fie făcuți prizonieri de către trupele aliate care presau din flancuri. S-a spus atunci că punga a fost „eliminată”. Apoi s-a închis într-adevăr, după ce trupele aliate s-au unit. Lupta se încheiase. Pentru ce fusese întreruptă încercuirea?

„Deodată”, a scris generalul Wallace de la statul major al Armatei a III-a, „am primit ordinul să opresc înaintarea spre nord. Ni se fixa o linie pe care să nu o depășim. Motivul care se aducea era acela că trebuie să lăsăm forțele germane să iasă prin breșă, în timp ce le-am fi distrus cu aviația.” Și adaugă: „Istoria va trebui să explice într-o zi mult mai bine ordinul acesta.” Eisenhower a dat o explicație care pare clară și valabilă: „Pe front se produsese învâlmășeli și nu era chip să le descurci, poate doar prin oprirea în loc a trupelor, fie și cu prețul fugii câtorva germani. Mă găseam la Cartierul general al lui Bradley când a început să primească mesaje de la comandanții coloanelor americane în marș care se plîngeau că limitele ce le erau impuse prin ordine îngăduiau germanilor să scape. L-am susținut deplin pe Bradley, când a hotărât să ceară supunerea expresă la ordine, fixînd distanțele ce trebuiau menținute între Grupurile de Armate; altfel s-ar fi putut isca o catastrofică bătălie între prieteni.” La un expert mai calificat decît mine grija de a hotărî dacă faptul de a nu fi închis perfect punga de la Falaise a constituit sau nu un eșec din punct de vedere militar și dacă ar fi fost sau nu posibil să se acționeze altfel.

În zilele de 20 și 21 august, în timp ce artileria continua să piseze sectorul de est al pungii, bombardierele grele și mijlocii ale Armatei a VIII-a și a IX-a aeriene ale S.U.A., „Spitfire”-le și „Typhoon”-urile R.A.F.-ului au atacat neînterupt trupele germane în retragere. Chiar și piloții de pe avioanele de vînătoare-bombardament erau impresionați de spectacolul cumplit ce li se oferea: „Laturile tuturor șoselelor erau literalmente înțesate de cadavre și de epave care ardeau sau fumegau.” La trei zile după aceea a sosit Eisenhower: „Am circulat pe jos prin zona aceea: un spectacol pe care doar până la Dante l-ar fi știut descrie. Puteai merge sute de metri, neînterupt, călcînd literalmente pe cadavre și putreziciuni.”

Numărul cadavrelor germane grămădite în viroagele râului Dives nu va putea fi evaluat niciodată: douăsprezece mii,

cincisprezece mii, poate mai mult. Bătălia din Normandia, începînd cu debarcarea și sfîrșind cu lupta de la Falaise, i-a costat pe germani 240.000 de morți și răniți, 210.000 prizonieri din aproximativ un milion de combatanți angajați în luptă. Din 2.000 de tancuri blindate, mai puțin de 200 aveau să ajungă la Sena...

Drama de la Falaise marchează, fără putință de tăgadă, sfîrșitul bătăliei din Normandia. Dealtfel, înainte de a se încheia, înainte de a fi atins intensitatea cea mai înspăimîntătoare, ea nu a rămas, în desfășurarea strategică a operațiilor, decît un episod izolat, depășit. La 19 august, cînd grosul forțelor germane încercuite nici nu începuse a trece breșa, la 100 de kilometri est al 15-lea Corp al lui Patton ajungea la Mantes. Drumul spre Paris era deschis. Armata a II-a britanică și Armata I canadiană înaintează spre Sena pe care o vor traversa, una spre Vernon, cealaltă spre Elbeuf. Pe mesele statelor majore aliate generalii desfășoară acum o altă hartă: cea a Franței întregi. Săgețile pe care le trag dintr-o trăsătură de creion sînt îndreptate spre Pasul Calais, Belgia, Luxemburg, Alsacia. Dinspre țărmul mediteranean urcă alte două săgeți, în valea Ronului și de-a lungul Alpilor. Istoria debarcării s-a încheiat; începe o alta: cea a campaniei din Franța, care va deveni campania Europei.

Mi se pare, însă, că am greși dacă în încheiere nu am arunca o privire spre coasta aceasta unde a început totul, spre marea ce trebuia bine cucerită pentru a se putea trece la gigantica întreprindere. Conducta care se desfășoară acum cu toată viteza în urmărirea armatelor aliate se alimentează de la stațiile de pompare din Cotentin, unde petrolul ajunge după ce a traversat marea. Fluviul neîntrerupt de camioane, de uriașe transportoare de tancuri și vehicule de tot soiul, al căror spectacol îi va ului pe europeni, fluviul de divizii care aveau să recucerească Europa izvorăște din chiar locurile unde a fost dat asaltul. Istoria debarcării s-a încheiat, dar debarcarea continuă și va continua pînă la sfîrșitul

războiului. Fără nave, imensele armate aliate nu ar fi pe continent decît mase vulnerabile, lipsite de tot ce le trebuie, condamnate la moarte. Victoria lor se va naşte din stăpînirea mării.

Renunţarea la Tabăra de la Boulogne, de către Napoleon, abandonarea Operaţiei „Leul de mare” împotriva Angliei în 1940, blocusul continental, Zidul Atlanticului, debarcarea lui Wellesley în Portugalia, debarcarea din Normandia sînt analogii care ne impresionează. Ca şi încheierile lor. Unii cred că mijloace şi metode mai noi vor răpi mării importanţa. Poate. Totuşi, îmi vine greu a crede că trebuie să înceteze a mai conta puterea de stăpînire asupra acestei mase lichide care acoperă trei sferturi din glob.

Observații

[←1]

Foarte bine (l. engl.).

[←2]

E-n regulă, băiete! (l. engl.)

[←3]

Sistem fortificat organizat de armata nazistă pe litoralul francez al Oceanului Atlantic.

[←4]

Marina militară britanică (n.t.).

[←5]

Forțele aeriene britanice (n.t.).

[←6]

Termenul „commando” a apărut în perioada luptelor burilor din Africa de sud împotriva colonialiștilor britanici și înseamnă un grup înarmat care se infiltra în liniile adverse și în spatele lor. Acest termen, folosit întâi de către buri, a fost cu timpul adoptat de britanici. În al II-lea război mondial, atât armata cât și marina britanică, apoi cele americane – și alții au constituit unități și chiar mari unități de trupe „commando”, cu instrucție și echipare deosebită, fie pentru misiuni speciale, fie ca elemente de vîrf ale M.U. obișnuite.

[←7]

Navă de debarcare, de asalt.

[←8]

În fapt, în marina britanică și în altele cu organizare similară „commodore“ este un grad de sine stătător, între căpitanul de vas și contraamiral.

[←9]

Ministerul de război al S.U.A.

[←10]

Denumirea oficială a Marii Britanii (n. t.)

[←11]

Armata S.U.A. de pe teatrul de operații european (n.t.)

[←12]

Astfel s-a numit, la început, planul Overlord (n. a.).

[←13]

Localitatea de lângă Casablanca, unde a avut loc, în fapt, conferința (n.t.).

[←14]

Rezerva marinei regale britanice (n.t.).

[←15]

Comandantul naval aliat al Forțelor expediționare (n. t.).

[←16]

Gooseberry; agrișă (n. a.).

[←17]

Cabotier: navă de tonaj mic sau mijlociu (n. t.).

[←18]

Oficiul pentru transporturile maritime ale S.U.A. (n. t.)

[←19]

Nave scufundate voit, pentru a servi drept obstacol sau cheu (n. t.).

[←20]

Personal de rezervă voluntar al marinei militare britanice (n. t.).

[←21]

Reunire de mijloace tehnice, ale mai multor deținători, în vederea obținerii potențialului necesar atingerii unui obiectiv comun (n. t.).

[←22]

Hard: tare (n. t). În cazul de față, prin simplul cuvânt „tare“ se înțelegea construcția podinei de acces de pe mal la șalandă.

[←23]

Comandamentul aviației de apărare a coastelor, unul dintre principalele componente ale Forțelor aeriene britanice (R.A.F.) (n. t.).

[←24]

O schijă a unei bombe V1 căzut în Suedia, în 1943, în timpul unor probe. Serviciul de informații britanic și-a procurat-o (n. a.).

[←25]

„Ordinul pentru servicii deosebite” (britanic), decorație militară de rang superior (n. t.).

[←26]

Franceză (n. t.).

[←27]

A se avea în vedere că, la britanici, americani și alte câteva state apusene, gradul de general-maior echivalează cu cel de general de brigadă (n. t.).

[←28]

Gruparea de forțe din Wehrmacht-ul nazist comandată de generalul, apoi feld-mareșalul E. Rommel, trimisă spre a întări frontul italian din Libia și nord-vestul Egiptului. (n. t.)

[←29]

Cartierul general suprem al Forțelor expediționare aliante (n. t.).

[←30]

Organizația de control a succesiunii traversărilor (n. t.).

[←31]

Organizația de control a sosirilor în zona de invazie (n. t.).

[←32]

A se vedea Al. Baron, „O singură inimă”, trad. în l. română, București, 1973, Editura militară, (n. t.)

[←33]

Nave de transport de categoria cargoboturilor, proiectate în S.U.A. în lumina necesităților războiului și construite acolo în serie începînd din iarna lui 1941 (n. t.).

[←34]

Conductă de transport pe fundul oceanului. (n. t.)

[←35]

Secția de informații a statului-major. (n. t.).

[←36]

Tanc echipat cu lamă de buldozer (n. t.)

[←37]

Sala polivalentă a trupelor de marină. (n. t.)

[←38]

A se vedea „Supraviețuitorul din Pacific” al aceluiași autor. (Ed. mil., 1977).

[←39]

„Forțele aeriene ale armatei în al II-lea război mondial” publicat de Grupul de istorie aeronautică al Forțelor aeriene ale S.U.A. (Există și în biblioteci românești).

[←40]

Radiolocator (radar) de bord.

[←41]

Acționînd în serviciul ocupanților naziști.

[←42]

Apare evident că se referea la lupta decisivă navală (n. t.)

[←43]

Bătălia de la Jutland.

[←44]

Baloane captive de baraj împotriva atacurilor aeriene la joasă înălțime.

[←45]

Dacă ar fi fost lovite de focul inamic (n. t.).

[←46]

Nava de linie germană „Tirpitz” a fost îndelung urmărită și atacată. În cele din urmă, ea a fost distrusă în anul 1942 de către britanici (n.t.).

[←47]

După război (n.t.).

[←48]

Echipament special de salvare în cazul căderii în apă. Se umflă automat și asigura plutirea. Numele venea de la celebra actriță de cinema americană din anii '30, supranumită și „femeia cu forme pline” (n.t.).

[←49]

Regiment de infanterie din armata britanică (unde unitățile purtau numele garnizoanei. (n. t.).

[←50]

Localitate situată în Berkshire, nu departe de Reading.

[←51]

Aparat de transport bimotor, de producție americană (n.t.).

[←52]

Evident Hilary a existat cu adevărat (n. a).

[←53]

Denumire în jargon a baloanelor captive de apărare antiaeriană.

[←54]

„Pavilionul alb“, flamura de luptă a navelor marinei regale britanice.

[←55]

Jerry: echivalentul apelațiunii Fritz (n.a.).

[←56]

R.C.T.-ul sau Regimental Combat Team, echipă regimentară de luptă – formație nouă, înființată de americani. Efectivul ei, al cărei miez îl constituie un regiment de infanterie, variază de la 3.000 la 5.000 de oameni după cum face parte dintr-o divizie sau operează singură. În primul caz, nu este vorba decît de un regiment, căruia i se adaugă puțină artilerie și geniu, întrucît serviciile auxiliare sînt cele ale diviziei. În al doilea caz, R.C.T.-ul cuprinde – în afară de regimentul de bază – o companie de artilerie de cîmp, o companie de geniu, un detașament medical, uneori o companie de tancuri. R.C.T.-ul trece drept o unitate de luptă ușor de manevrat (n. a.).

[←57]

Compania C din R.C.T. 116.

[←58]

Comandant secund al diviziei 29. A debarcat cu grupul de comandă al R.C.T. 116.

[←59]

Autorul se referă la trupele de vânători franceze (n. tr.)

[←60]

„Înaltele autorități” nu aveau permisiunea să folosească avionul, din cauza superiorității aviației aliate (n.t.).

[←61]

La Rochefoucauld (n.t.)

[←62]

Grad în trupele SS germane, echivalent cu generalul de Corp de armată (n.t.)

[←63]

General de brigadă în trupele SS (n.t.).

[←64]

Bimotoare de bombardament mediu către greu, în sensul Luftwaffe-i încă din 1938 (n.t.).

[←65]

Vestită „navă-fantomă“ din sec. XIX, găsită intactă, abandonată, fără nimeni la bord (n.a.).

[←66]

În unele marine (civile), și în cea franceză, comandantului remorcherului, care poate fi eventual și proprietarul lui, i se spune „patron” (n.t.).

[←67]

Avioane P-51 North American „Mustang” de vânătoare (n.a.).

[←68]

Tunuri antiaeriene germane, de mare putere și foarte mobile, folosite și în luptele terestre.

[←69]

Auto-amfibion de luptă (n.t.).

[←70]

Bună dimineața domnule (n.t.).

[←71]

În toate armatele aliate semnul V făcut cu două degete îndepărtate însemna „V pentru Victorie“.

[←72]

Sediul Cartierului general al lui von Rundstedt. Hitler urma să se ducă acolo. (n.a.).

[←73]

A fost rechemat la comanda armatelor germane din vest, în septembrie 1944. În martie 1945, Hitler l-a îndepărtat pentru a treia oară (și ultima).

[←74]

Principala (și vestita) școală militară de ofițeri a armatei S.U.A.

[←75]

După unii istorici, Rommel ar fi scris: „consecințele politice”. Hans Speidel, șeful său de stat major, asigură că nu figura cuvântul politic: „consecință spunea totul.” Se pare că originalul documentului a dispărut după arestarea lui Rommel.

[←76]

Vezi partea a doua a volumului de față (n. red.).

[←77]

Karl Heinrich von Stülpnagel, general de armată, comandant-șef în Franța în 1943 și 1944. A nu-l confunda cu Otto von Stülpnagel, comandant-șef în Franța între 1940-1942, care s-a spânzurat în celula de la Cherche-Midi, în timp ce se judeca procesul său, în februarie 1946 (n.a.).

[←78]

Comandantul corpului expediționar american, trimis pe frontul francez în primul război mondial.

[←79]

Decorație militară pentru acțiuni deosebite.

[←80]

Personaj al multor povești populare din regiunea Marsiliei (Franța).

[←81]

Afirmația este inexactă. Nu era „prima oară”. Dar cei din Armata a III-a S.U.A., abia sosită, nu erau la curent cu ce se întâmplase anterior (n a.).

[←82]

Avion de vânătoare din Forțele aeriene ale S.U.A., foarte bine înarmat, folosit și ca avion de asalt (ca în cazul de față).

[←83]

Avion bimotor bifuzelat, rapid, din dotarea Forțelor aeriene ale S.U.A. Conceput ca aparat de vânătoare cu rază mare de acțiune, a fost apoi realizat și în versiuni de asalt și de recunoaștere-foto îndepărtată. Aici acționaseră unități echipate în versiunea de asalt.

[←84]

Staționată la nord de Sena. După ce trecuseră șase săptămâni de la 6 iunie, Hitler începea să admită că debarcarea din Normandia nu era o operație de diversiune. Totuși, nu autoriza decît cu inima îndoită și într-un ritm ridicol de lent transferul trupelor (n.a.).

[←85]

Zonă teritorială concepută de comandamentul nazist
(n. red.).